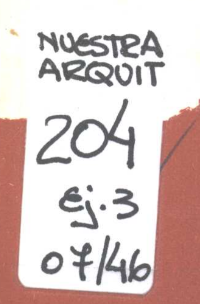
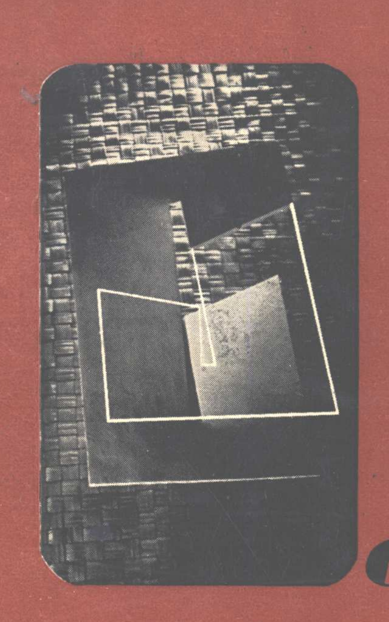




general motors design competition

UN CONCURSO DE ARQUITECTURA EN U.S.A

7 NUESTRA ARQUITECTURA

JULIO 1946

ROTUNDO TRIUNFO DE UN GRAN INVENTO INDUSTRIAL !



PUERTAS Y PLACAS

"AEROPLAC"

La moderna solución de antiguos problemas de carpintería y ebanistería.

Arquitectos, contratistas, constructores, propietarios y carpinteros, estudiaron personalmente en la Exposición las ventajas de AEROPLAC sobre la *placa común*, y el juicio unánime consagra este invento que será decisivo en el progreso de las construcciones modernas.

Aplicaciones de "AEROPLAC"

- Puertas para lustrar o pintar.
- Costados, tapas de mesa y puertas de muebles.
- Revestimientos de interiores.
- Mamparas y divisiones para oficinas.
- Puertas para placards.
- Tabiques aislantes.
- Frentes y tapas de mostrador.
- Puertas incombustibles.

"AEROPLAC" parte del principio natural y sencillo de que la madera debe disponerse para PROHIBIR el alabeo, y no para causarlo.

VISITE

La Primera Exposición Argentina de Puertas y Placas "AEROPLAC"
Pueyrredón 335 - Buenos Aires

Por primera vez se exhibe en Bs. Aires un conjunto de puertas y placas sistema "AEROPLAC", donde el profesional y el propietario pueden estudiar impresiones, líneas y calidades.

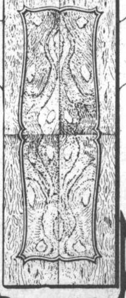
CUPON-VALE

Sírvanse remitirme gratis folletos y lista de precios de puertas y placas "AEROPLAC"

Nombre y apellido..........

....

Dirección..........

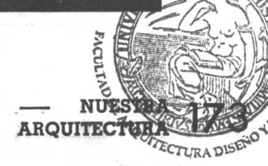


PUERTAS Y **PLACAS**



La puerta creada hoy... para el futuro!

"AEROPLAC" Industrial y Comercial — **Pueyrredón 335 - Buenos Aires**



LIBROS NUEVOS

ELEMENTOS DE TEORIA DE LA ARQUITECTURA, por el ARQ. HORACIO MOYANO NAVARRO. 300 páginas en formato 0,19x0,275, con abundantes ilustraciones. Editorial Assandri, Córdoba. Precio: $ 25.

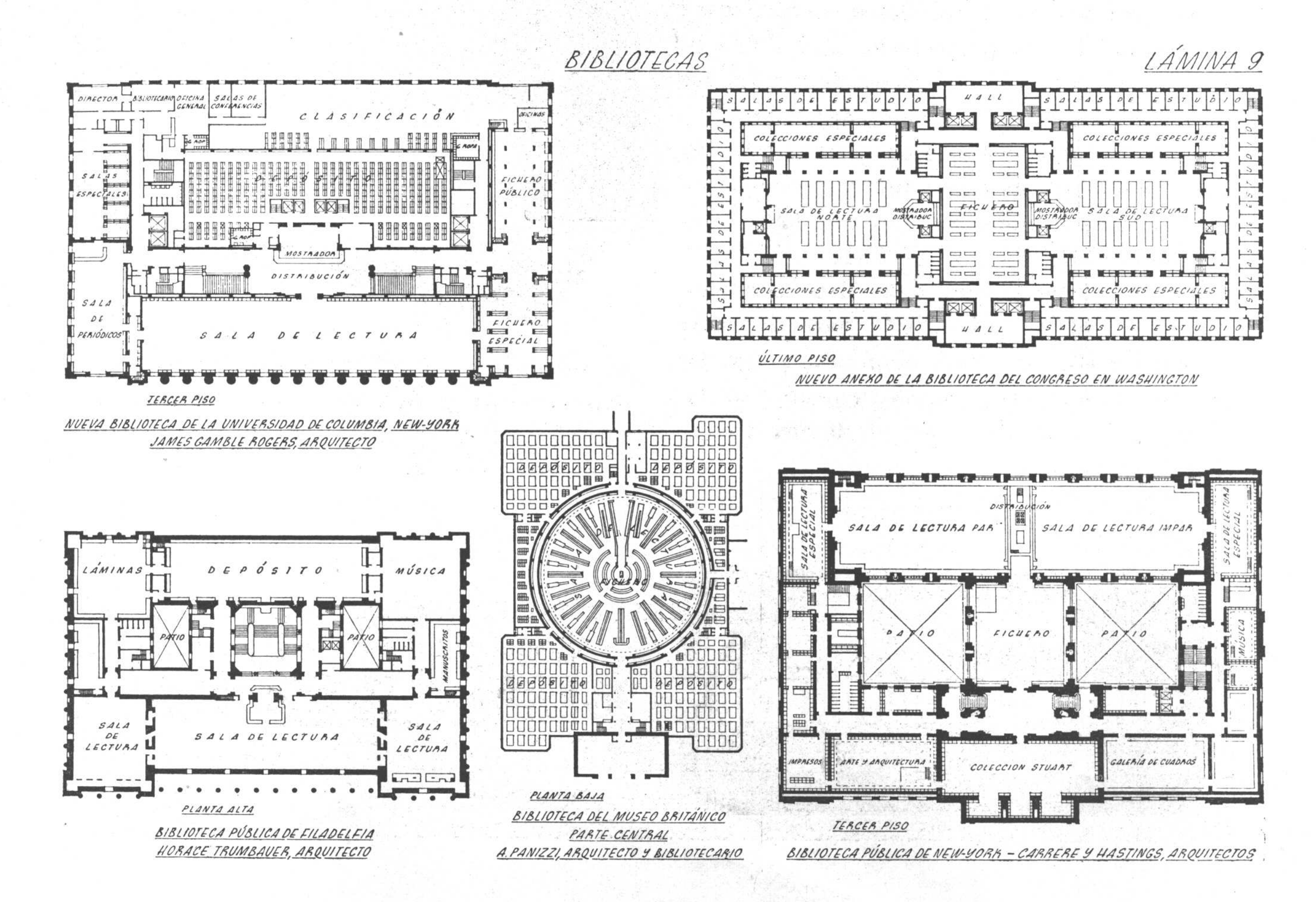
El objeto de este libro es servir de texto en la materia para los estudiantes de arquitectura. Su naturaleza misma, pues, orienta todo su contenido, destinado a crear un método de pensamiento y a formar un criterio fundado en conceptos generales, que sirva de guía para encarar y resolver mañana, los problemas que se presentan al profesional.

Se inicia el volumen con una Introducción al curso que comprende la definición y ubicación de la arquitectura, los factores que influencian sus creaciones y, en un capítulo final que podríamos llamar de "puesta al día", las corrientes buenas y malas que influencian las creaciones arquitectónicas de la hora actual. Esta parte del libro se cierra, dentro de un concepto netamente didáctico, con unas "sugestiones para el principiante", claras, precisas y atinadas, que vienen a ser algo así como el breviario del futuro profesional.

La segunda parte está destinada a enseñar a los futuros arquitectos "rudimentos de partidos". La variedad de temas que el arquitecto de hoy abarca; la naturaleza rápidamente variable del medio social en que actúa; los progresos vertiginosos de la técnica; esos y otros factores secundarios, hacen que un libro de esta naturaleza deba alejarse cada vez más del "recetario" arquitectónico de otros tiempos. El estudiante necesita, sobre todo, aprender a pensar y a razonar; a apreciar, en su valor justo, los diversos factores de un problema que se le plantea. Y como los que se le van a presentar cuando sea profesional resultarán infinitamente variables, tendrá éxito en la medida que su educación universitaria haya contribuído a crearle una mentalidad a la vez sagaz y sutil, flexible y disciplinada. Amén, naturalmente, de la importantísima e insustituible vocación.

Nos agrada francamente el criterio con que el autor ha tratado los diversos capítulos sobre casas individuales, de departamentos, hoteles, edificios de oficina, hospitales y todos los otros que se presentan corrientemente al profesional de mañana. No hay en ellos nada de dogmas, de doctrinas rígidas. Hay, eso sí, principios generales orientadores, sin lo cual el volumen carecería de valor y de interés; pero todas las cosas concretas, todos los planos y partidos que allí se discuten, no sirven para erigir en verdades concluyentes, en fórmulas definitivas tal o cual solución; sirven nada más que como elementos para materializar el pensamiento, para concretar la discusión alrededor de cosas reales; en su torno

(continúa en la pág. 202, 2ª parte)



TERCER PISO
NUEVA BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DE COLUMBIA, NEW-YORK
JAMES GAMBLE ROGERS, ARQUITECTO

ÚLTIMO PISO
NUEVO ANEXO DE LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO EN WASHINGTON

PLANTA ALTA
BIBLIOTECA PÚBLICA DE FILADELFIA
HORACE TRUMBAUER, ARQUITECTO

PLANTA BAJA
BIBLIOTECA DEL MUSEO BRITÁNICO
PARTE CENTRAL
A. PANIZZI, ARQUITECTO Y BIBLIOTECARIO

TERCER PISO
BIBLIOTECA PÚBLICA DE NEW-YORK – CARRERE Y HASTINGS, ARQUITECTOS



Varillas de Tensión

Vista interior de un tanque subterráneo para almacenaje

PARA REFORZAR TANQUES DE HORMIGÓN PARA ALMACENAJE

Para dar resistencia adecuada a los enormes tanques de hormigón que tienen capacidad hasta de 50.000 barriles, es necesario reforzarlos con varillas de acero con rosca en las extremidades y conectadas con torniquetes.

Al apretar estas varillas, la pared del tanque queda bajo compresión, la cual ha sido calculada para que una vez lleno el tanque, el hormigón no sostenga tensión alguna. De modo que las varillas tienen que ser suficientemente resistentes para resistir la tensión que se aplica inicialmente al hormigón, además de la tensión adicional que resulta cuando el tanque está lleno del líquido.

La casa Bethlehem fabrica varillas para esta clase de aplicaciones, que ensayan límite elástico de 31.5, 35 y 42 kilogramos por milímetro cuadrado.

Comuníquese con el representante de la casa Bethlehem más cercano a su localidad; él le demostrará la forma efectiva en que las construcciones de acero y otros productos de acero Bethlehem podrán contribuir al éxito de su negocio.

Los Productos de la Bethlehem incluyen: Planchas (galvanizadas y sin galvanizar), Chapas y Láminas; Perfiles Estructurales; Tablestacas; Pilotes de Cimiento; Barras de Refuerzo; Acero para Construcción de Carreteras; Aceros de Aleación; Aceros de Herramientas; Barras para el Comercio; Pernos, Tuercas y Remaches; Rieles, Ranas, Cambiavías, Cruzamientos, Trazados Especiales para Terminales Ferroviarias; Alambre Sencillo y Galvanizado; Hojalata; Tubería; Cable de Alambre; Acero Prefabricado para Tanques de Almacenaje, Tubería de Presión, Puentes, Edificios, Torres para Transmisión.



Bethlehem Steel Export Corporation

25 Broadway, Nueva York, N.Y., E.U.A. Dirección cablegráfica: "BETHLEHEM, NEWYORK"

Oficinas y representantes en todas las principales ciudades del mundo
Oficina en la Argentina: Edificio Banco de Boston, Buenos Aires

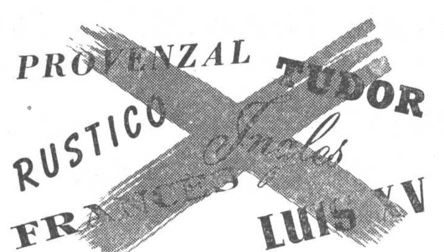
71


AL MISMO COSTO DEL ENTABLADO DE 1" PUEDE VD. OBTENER 3 VECES MAS AISLACION CONTRA EL FRIO Y EL CALOR.
MEJOR ESTETICA, SIN NECESIDAD DE REVOQUES NI PINTURAS.
KREG-O-TEX 1"
KREG-O-TEX
TABLAS SUPER-AISLANTES EN 19 y 25 mm. DE ESPESOR Y DE 1,22 x 2,44 m. y 1,22 x 4,27 m.
KREGLINGER LTDA.
COMPAÑIA SUDAMERICANA S. A.
CHACABUCO 151 BUENOS AIRES U.T. 33 Av. 2001-8
PUBLI-ART Q 6

DELTA 4

"MUEBLES de ESTILO" en su cuarto de baño

Así como se eligen los muebles por su estilo y calidad, el mismo criterio debe aplicarse para la elección de artefactos sanitarios: ESTILO SOBRIO y *calidad superior*, con la garantía de una *MARCA* que ofrezca la máxima seguridad de higiene y durabilidad.



ARTEFACTOS SANITARIOS "DURCELANA" - porcelana vitrificada - constituyen en tal sentido, una REAL GARANTIA POR SU POROSIDAD PRACTICAMENTE NULA, BLANCURA EXTRAORDINARIA Y DURABILIDAD ILIMITADA.





Administ. y Fábrica: España 402 - 600, Avellaneda - Exposición: Chacabuco esq. Alsina, Bs. As.

ANTICIPE LA COMODIDAD

La ciencia y la técnica crean de continuo nuevos aparatos y sistemas para el mejoramiento de la vida humana.

En materia de cocción, el perfeccionamiento más significativo fué alcanzado con la cocina eléctrica, que señala el comienzo de una etapa de mayor economía, comodidad e higiene.

Al incluir la cocina eléctrica, los profesionales de la construcción realzan sus obras con un complemento que es y seguirá siendo eminentemente moderno.

Adóptela Ud. también. Con ello tendrá asegurada por mucho tiempo la satisfacción de sus clientes



COMPAÑIA ARGENTINA DE ELECTRICIDAD S. A.

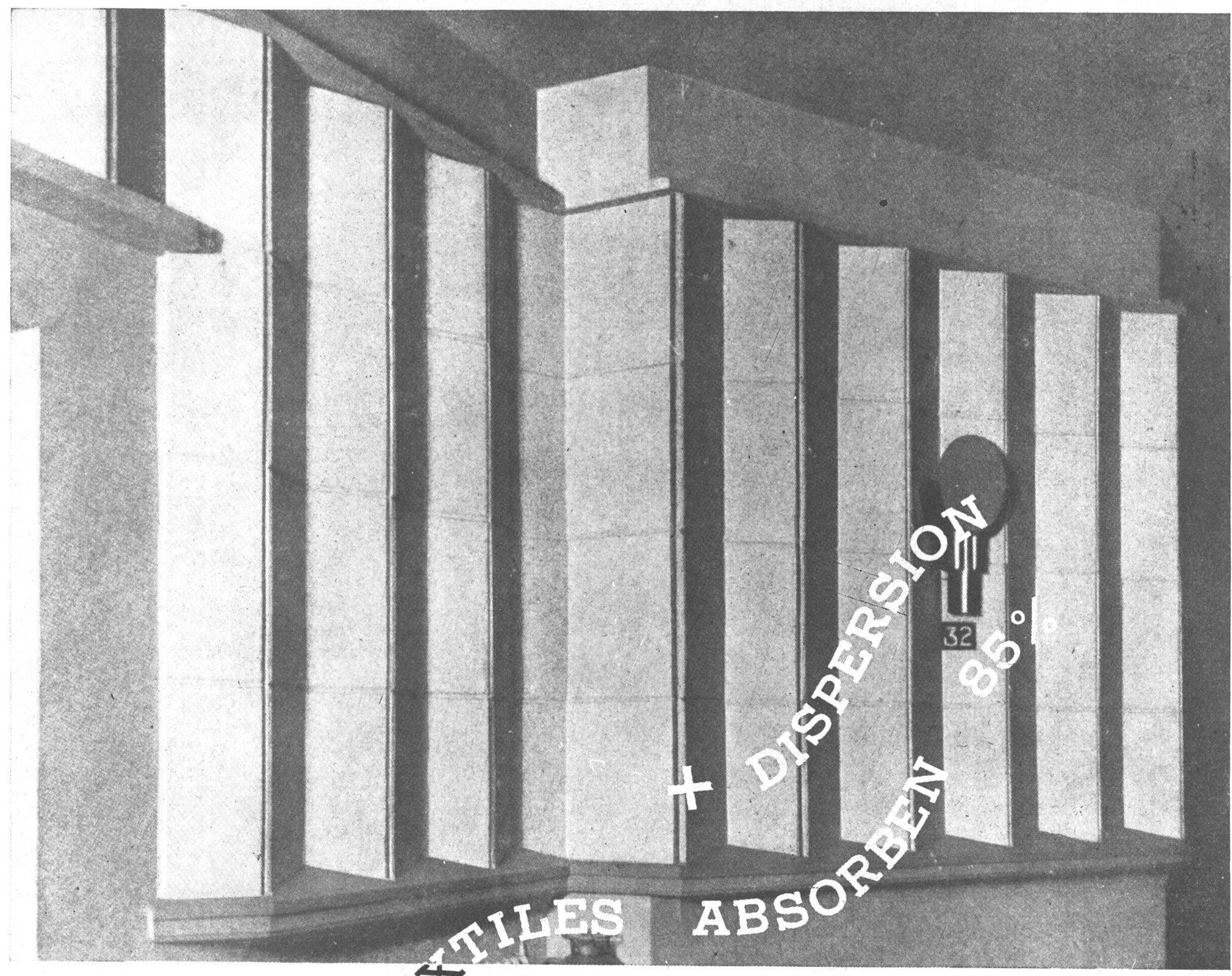
AUMENTE EL RENDIMIENTO DE SU PINTURA CON

AGUARRAS MINERAL

SANGAJOL

abarata el costo de pintar





El "Regal Cinema", Kennington, Inglaterra. Arquitectos: Sres. Bertie Crewe & Kay.

NEWALLS
Marca Registrada

LOS PAXTILES DE NEWALLS PROPORCIONAN UN 85% DE ABSORCION + DISPERSION

El tratamiento acústico del muro posterior de este cinematógrafo demuestra la adaptabilidad de los Paxtiles de Newalls. La construcción vertical aflautada ha sido empleada con miras a lograr una superficie dotada de cualidades de dispersión y de absorción. Los Paxtiles de Newalls son hechos de fibra de amianto y debido a esta circunstancia son a prueba de incendios y de insectos parásitos. Son de peso liviano y pueden ser montados de manera rápida y fácil. Pueden ser pintados para que armonicen con proyectos de decorado. Escriba Vd. a nuestro agente en su país solicitando una muestra de Paxtile y proceda a su examen en su propia oficina y sin el menor compromiso.

Unicos distribuidores en la República Argentina:
ARNOTT & Cía. S. R. Ltda.
P. Colón Nº 482, Buenos Aires.
Casilla 2130, Santiago, Chile.

A. DODSON.
Representante para Chile, Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia:

Representante para la República Argentina, Paraguay y Uruguay:

J. B. ERTOLA.
Bmé. Mitre 544, Buenos Aires.

NEWALLS INSULATION CO., LTD., WASHINGTON STATION, COUNTY DURHAM, INGLATERRA


Condición "sine qua non"
DIEZ CENTAVOS
10 CENTAVOS
471743
LEY DE SELLOS NACIONAL
y las instalaciones de re-
frigeración central, lavarropas,
bombas centrífugas, filtros centrales,
etc., serán todas, sin excepción,
provistas por Siam Di Tella Ltda.
SIAM
Di Tella Ltda
Avda. de Mayo 1302
Tel. 37-1081 - Bs. As.

NOTICIAS

PRIMER CONGRESO REGIONAL DE PLANIFICACION

Convocado por un grupo de organizadores, se va a llevar a cabo en la ciudad de Santiago del Estero, entre los días 16 al 25 de agosto, el Primer Cngreso Regional de Planificación Integral del Noroeste Argentino (P. I. N. O. A.).

E. H. Bullock, en su libro "Planeando la Gran Bretaña de Mañana" comenta las declaraciones hechas por Churchil en un discurso radial pronunciado en 1940 y en el que, enunciando las bases para la reestructuración nacional, citaba los cuatro puntos esenciales: universalidad del seguro social; mejoramiento de la educación; mejoramiento de la salud de la población y perfeccionamiento de la producción agrícola.

Señala el comentarista que esos problemas no se pueden tratar aisladamente, pues para resolver uno de ellos hay que resolver a la vez los otros tres. Y confirma sus puntos de vista señalando que el mejoramiento de la salud, por ejemplo, requiere en primer lugar centros de atención para los enfermos y de prevención de enfermedades para los sanos; pero también se necesitan buenas escuelas, buenos alojamientos para las familias, una industria próspera para que haya trabajo bien remunerado para todos, una agricultura floreciente para que los productos alimenticios sean buenos y baratos, etc., etc.

Los problemas que afectan al cuerpo social están tan íntimamente correlacionados, que toda solución parcial es, a veces, en parte inoperante y, en ciertos casos, que no mencionamos para no extender demasiado esta disgresión, hasta contraproducente. Se puede añadir como síntesis, que es ese concepto ya comprobado reiteradamente por los hechos que ha conducido al enfoque global del problema que resulta indivisible. La solución que corresponde no se encontrará sino por un camino: el de la planificación del medio físico que rodea a los habitantes de las ciudades y de los campos.

No se trata, por otra parte, de concepciones utópicas. Inglaterra está estudiando su planificación nacional alrededor de los conceptos generales enunciados en tres informes ya famosos: los de las comisiones Barlow, Scott y Uthwatt. Y por su parte en los Estados Unidos, lleva ya 13 años de realizaciones la Autoridad del Valle del Tennessee, creada a iniciativa de Roosevelt. Ella ha construído 16 diques nuevos, ha reconstruído otros 5, ha transformado la vida y la producción de parte de 9 Estados Americanos, ha combatido la erosión de las tierras, ha creado nuevos centros de producción industrial y ha tenido una parte importante en la decisión de la guerra. En una palabra, ha transformado una inmensa zona pobre y despoblada en un

(continúa en la pág. 196)

LA "CAJA FUERTE" DEL PAN



Celosos guardianes del trigo, los Silos modernos de mampostería ó hormigón, preservánlo de sus enemigos implacables: AGUA y HUMEDAD.

Los Ingenieros responsables de estas obras, para asegurar su eficiencia, utilizan en su impermeabilización HIDROFUGOS DE ALTA CALIDAD.

En el Elevador Terminal de Rosario: obra que enorgullece a nuestro país, fué muy importante la colaboración que los Técnicos de la Organización SIKA brindaron a los ingenieros en la solución de numerosos problemas:

SIKA No. 1 fué agregado al hormigón y a los revoques. Las juntas de dilatación fueron rellenadas con IGAS-3-F-negro y las juntas a la vista con IGAS-3-G-gris.

SIKA fué la única Organización que reunió las condiciones exigidas: HIDROFUGOS DE ALTA CALIDAD - TECNICOS ESPECIALIZADOS - VASTA EXPERIENCIA MUNDIAL.





Nº 1. HIDROFUGO DE FRAGUE NORMAL, RESISTE SALITRE Y PRESION DE AGUA.
Nº 2. SUPRIME CHORROS DE AGUA.
Nº 3. ACELERA EL FRAGUADO.
Nº 4. INMUNIZA SUPERFICIES EN CONTACTO CON ACEITES Y PETROLEOS.
Nº 5. PROTEGE EL HORMIGON DE LAS AGUAS IMPURAS, PERMITIENDO SU FRAGUADO.

IMPERMEABILIZA

PROTEJE

INMUNIZA



PARA HORMIGON
DENSIFICA Y AUMENTA LAS RESISTENCIAS — DISMINUYE EL CALOR DE FRAGUE (Calor Exotérmico).



Nº 5. PARA REVOQUES, LADRILLOS A LA VISTA, TEJAS, HIERRO Y HORMIGON.





PARA JUNTAS Y GRIETAS—SIEMPRE PLASTICO.

Consultenos sobre su problema de impermeabilización

S. R. L. CAPITAL M$N. 100.000.00

DE PRESTIGIO UNIVERSAL

DEPARTAMENTO TECNICO
TELEFONO 34-8196

Distribuidores: **DELLAZOPPA S. A. C.** *Chacabuco 175 - 33-7086*





PARA SEGURIDAD DEL BUEN TRABAJO

PINTURAS APELES

PARA HERMOSURA DE COLORES

PINTURAS APELES

PARA DURACIÓN Y RESISTENCIA

PINTURAS APELES

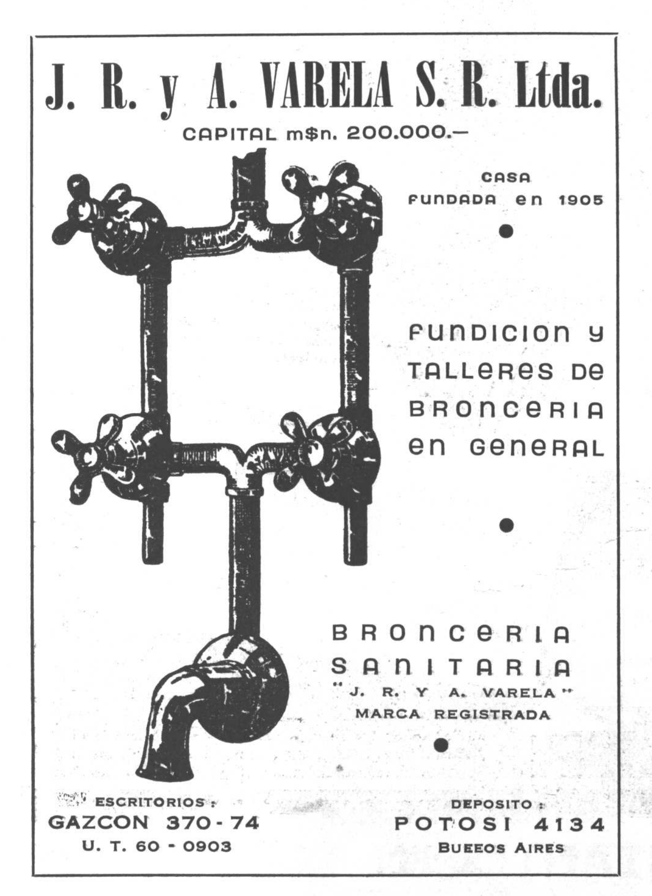
PARA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE Y DEL PROFESIONAL

PINTURAS APELES

PORQUE SU CALIDAD RESULTA MÁS ECONÓMICA



Pinturas "APELES" para interiores, exteriores, al agua, al aceite, esmaltes, super esmaltes, y anticorrosivas "MINERVA"





INFORMACIONES DEL I. C. P. A.

EL CEMENTO PORTLAND EN LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION

El Instituto del Cemento Pórtland Argentino asesora directamente a los profesionales y al público sobre problemas relativos al uso del cemento pórtland.

REUNIERONSE EN MENDOZA LOS TECNICOS DEL I. C. P. A.

En la ciudad de Mendoza — desde el 8 al 13 de julio — se realizó la primera de las reuniones generales de ingenieros y personal superior del *Instituto del Cemento Pórtland Argentino*, correspondiente al año en curso. Estos actos se celebran anualmente con el doble propósito de coordinar las actividades técnicas de la institución y vincular el tema de los trabajos a los especiales problemas que plantea el medio local. En ese carácter es que correspondió en esta ocasión a Mendoza ser sede de las reuniones.

Integraron las delegaciones que arribaron a la capital cuyana los ingenieros que forman el cuerpo técnico de la casa central, presidido por el Director Técnico del Instituto, Ing. Juan Agustín Valle, y los que integran el elenco de las Seccionales del Instituto en las ciudades de La Plata, Rosario, Córdoba y Tucumán, a la que se sumó la representación de la propia Seccional Mendoza.

La delegación entrevistó a las autoridades provinciales y municipales y visitó las más importantes obras de la provincia. También se trasladó a San Juan a fin de estudiar sobre el terreno los problemas que planteará la reconstrucción de la ciudad.

Las reuniones se efectuaron en el Club de Gimnasia y Esgrima, cedido gentilmente por sus autoridades, de acuerdo al temario preparado, del cual eran puntos fundamentales los relacionados con la vivienda popular, la vialidad y el perfeccionamiento de las construcciones rurales. Cabe destacar el primer pronunciamiento de la convención, adoptado por la sanción unánime de los asistentes, por ser expresión del elevado y amplio sentido de la función del Instituto, como entidad moderna consagrada a la ciencia aplicada. Se refirmó como principio esencial de la acción de la entidad, la consagración de todos los esfuerzos a la solución de los importantes problemas de bien público que reclaman la máxima contribución profesional e industrial.

Al considerarse el momento actual en relación con la divulgacion técnica que efectúa el Instituto se resolvió que era el momento apropiado para proveer al medio profesional los elementos de consulta necesarios para desarrollar la intensa actividad constructiva que se avecina, a la luz de los últimos progresos de la técnica. En ese sentido el Instituto publicará una serie nutrida de folletos abarcando las especialidades que reclaman mayor atención.

ASESORAMIENTO BIBLIOGRAFICO

Exhortamos a los profesionales, constructores y fabricantes a utilizar el servicio de asesoramiento bibliográfico del Instituto, en el estudio de sus problemas constructivos o para su orientación en materia de proyectos, ya concurriendo a la Biblioteca o consultando por carta.

En la Biblioteca del I. C. P. A. existen las obras más valiosas en la especialidad y también en materia de ingeniería, arquitectura y construcciones rurales, y se reciben las revistas más importas del país y del extranjero. Se cuenta además con las referencias del Engineering Index Service y otros servicios similares y como elemento de valor excepcional, con todo el material producido por la Portland Cement Association de los E. U. de América. Nuestros técnicos especializados están pues en condiciones de ofrecer la guía más eficaz para establecer las referencias bibliográficas más útiles.

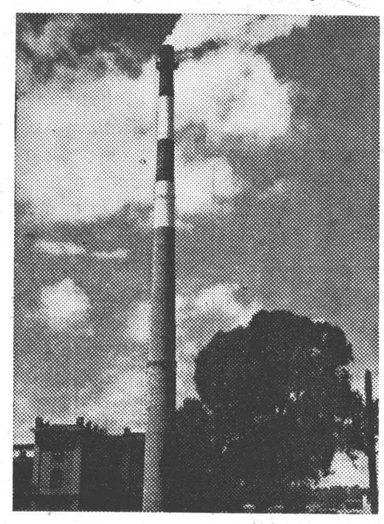
VERJAS CON ELEMENTOS PREFABRICADOS DE HORMIGON



En el Campo Experimental del Instituto se construyó una verja íntegramente formada por elementos prefabricados de hormigón, la que puede apreciarse en la fotografía. El murete y los pilares se construyeron con bloques de hormigón de 20 cm de alto por 60 cm de ancho, estando los últimos cubiertos por un sombrerete. Las otras tres piezas están construídas por postes, encastre de la verja y verja propiamente dicha. La ejecución resultó sencilla, sólida y de agradable aspecto.

Los mismos elementos prefabricados pueden combinarse con un murete y pilares de suelo-cemento. Esta construcción, como todas las ejecutadas en el campo experimental, pueden ser examinadas libremente por el público.

UNA CHIMENEA DE 60 m CONSTRUIDA CON BLOQUES



La aplicación satisfactoria de elementos premoldeados de hormigón para construcciones de las más variadas características, puede apreciarse en esta chimenea levantada en la Cervecería "Córdoba", de la misma ciudad, por la firma Carlos Jacobi. Tiene 60 m de altura y está formada por bloques de hormigón en formas de T, de caras curvas, cuyas dimensiones fueron variando cada cuatro hiladas, según tres tamaños tipo. El hueco de los bloques fué llenado con hormigón, colocándose hierros vertical y horizontalmente.

MISCELANEA BIBLIOGRAFICA

Cemento.- Industria
—El cemento ayudó a ganar la guerra del Pacífico. Fuertes envíos de la industria de la costa del Pacífico, hacia las bases isleñas. Rock Products, *49*, 78-80, Mz. (1946).
—Estadísticas de Diciembre y de 1945. Concrete (Cement Mill Section), *54*, 110-112, Mz. (1946).

Hormigón.- Agregados
—Durabilidad del hormigón, F. H. Jackson. Concrete (Regular Edition), *54*, 14 y ss., Mz. (1946).
—Hormigón con aire confinado, F. H. Jackson. Caminos y Calles (Chicago), *5*, 46-47, Ab. (1946).

Hormigón Vibrado
—Máquina vibradora de Stothert y Pitt. Engineer, *181*, 114-115, Fb. 1º (1946).

Hormigón Armado.- Ensayos
—Estudio de la electrólisis del acero en el hormigón. Railway Mechanical Engineer, *120*, 32-36. En. (1946).

Hormigón Armado.- Construcciones
—La bomba atómica se preparó entre paredes de hormigón. La planta industrial de Hanford. Concrete, *54*, 10-11, Fb. (1946).

Hormigón Armado.- Casas
—Casas inglesas vaciadas en hormigón, para acelerar la solución de la carestía de la vivienda. Engineering News Record, *136*, 5, En. 3 (1946).
—La U. R. R. S. desarrolla nuevas técnicas de edificación. Engineering News Record, *136*, 798-801, My. 16 (1946).
—Viviendas británicas con vigas premoldeadas y bloques de hormigón. Construction Methods, *28*, 84, Jn. (1946).

Hormigón.- Productos Premoldeados
—Métodos de producción aplicados a viguetas, vigas y bloques. Rock Products, *49*, 138-39, Fb. (1946).
—Métodos de fabricación y de propaganda en la Enid concrete stone Co. Rock Products, *49*, 261, En. (1946).
—Nueva planta industrial para tejas de hormigón. Concrete Building & Concr. Prod., *21*, 47-48 Ab. (1946).
—Bloques de hormigón para defensa de márgenes marítimos. Concrete Building & Concr. Products, *21*, 50, Ab. (1946).
—Encofrados para pilotes. Construction Methods, *28*, 86, Jn. (1946).
—Control automático de calor y de humedad en el curado de bloques de hormigón. Concrete, *54*, 27, Mz. (1946).

Hormigón.- Carreteras
—El problema del agrietamiento en la construcción de pavimentos de hormigón, G. Barceló. Cemento-Hormigón (Barcelona), *12*, 109-114, Ab. (1946).
—Progresos recientes en la investigación de caminos en Estados Unidos. Caminos y Calles, *5*, 32-36, Ab. (1946).
—Ingenieros viales exponen nuevos conceptos de ayuda federal en la construcción de carreteras. Concrete, *54*, 2 y ss., Mz. (1946).
—Juntas en los pavimentos. Experiencia en los cuarenta y ocho estados de N. A. Concrete, *54*, 17-26, Mz. (1946).

NOTICIAS

PRIMER CONGRESO . . .

(viene de la pág. 186)

emporio de riqueza, con las inmensas consecuencias sociales derivadas de una obra concebida y realizada con un fin principal: la elevación material y espiritual de la población. En todos los edificios levantados por la Autoridad del Valle del Tennessee, una leyenda lo recuerda: "Levantado para el pueblo de los Estados Unidos".

Nuestras provincias del noroeste argentino tienen problemas parecidos a los del Valle del Tennessee y, a nuestro juicio, no serán resueltos mientras no se los encare en su conjunto, mediante un programa de planificación de grandes alcances. El primer problema de la zona es, sin duda, el del agua. Pero una vez resuelto, quedará por crear una vasta riqueza industrial y agrícola que dé base a la existencia de una población sana, fuerte y próspera; quedará también el problema de perfeccionar la red vial; de fijar la ubicación de nuevas poblaciones; de regular el crecimiento de las ciudades y pueblos existentes y de los que se creen según los conceptos del urbanismo moderno; de mejorar las escuelas y los centros de atención de la salud; de preservar el campo para los fines de la producción y, también, para los fines de esparcimiento. Quedará, en una palabra, todo lo que involucra el concepto moderno de planificación, que es el ordenamiento de la producción y de la riqueza en general, puestos al servicio de un fin supremo: el del bienestar de los hombres dentro de la libertad.

Bienvenida, pues, la iniciativa de realizar el Primer Congreso de Planificación de la zona, que se reunirá con las finalidades que se mencionan en la convocatoria, a saber:

1º Estudiar los problemas físicos, económico-sociales y culturales de la región en sus diversos aspectos.
2º Esbozar planes y directivas tendientes a orientar la legislación, la iniciativa privada y cooperación social, cuyos fines deben conducir a un aprovechamiento más racional y orgánico de los recursos naturales de toda la cuenca hidrográfica que constituye la unidad regional y hace independiente la vida de los pueblos que forman las provincias y territorios del noroeste argentino. Dicha región abarca además de Salta, Tucumán, Jujuy, Catamarca y Santiago del Estero, los territorios del Chaco y Formosa, considerable parte de Santa Fe y una pequeña franja de Córdoba, desde Mar Chiquita hacia el norte.

La Comisión Organizadora, bajo la presidencia del doctor Bernardo Canal Feijóo, está compuesta por las siguientes personas: Sebastián Rodón, doctor Arturo Bastos Navarro, arq. Jorge Kalnay, doctor Juan D. Chazarreta, doctor Horacio Rava, doctor

(continúa en la pág. 202, 2ª parte)

NOTICIAS

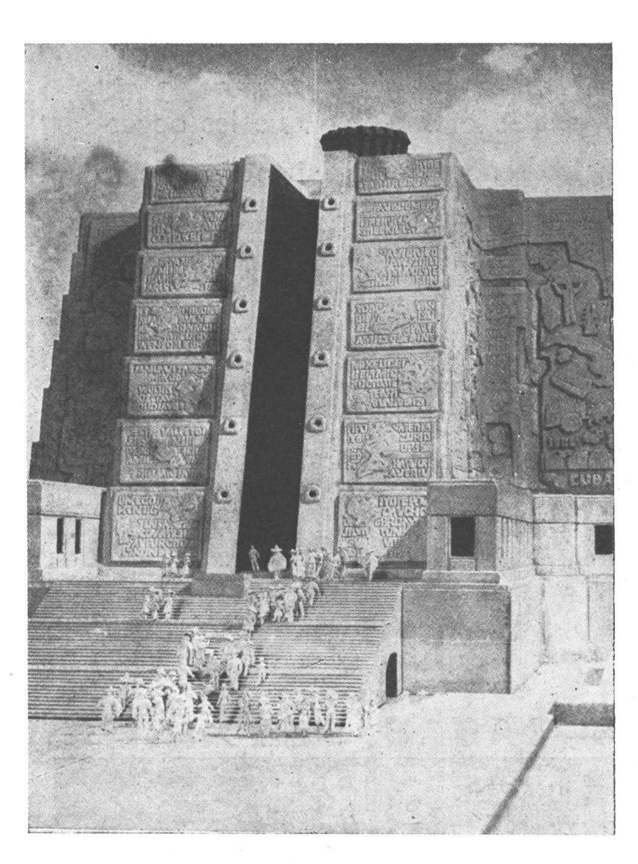
EL MONUMENTO A CRISTOBAL COLON

El gran monumento que se va a levantar en la República Dominicana a la memoria de Cristóbal Colón, es un tributo al genio del gran navegante y a la trascendencia que sus descubrimientos han tenido en el progreso de la civilización.

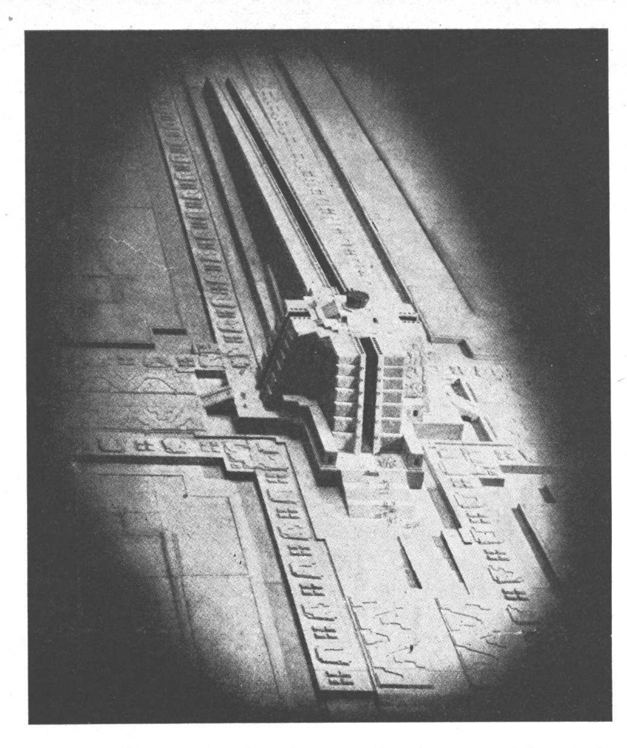
El lugar de emplazamiento está ubicado a orillas del Río Ozama y la costa del Mar Caribe. Al otro lado del río está Ciudad Trujillo, primer establecimiento europeo permanente en el Nuevo Mundo desde el cual, cuando era la primer sede de la Corte Virreinal, salieron Cortés, Pizarro, Balboa y otros conquistadores, para los viajes que los hicieron famosos.

El monumento tiene la forma de una gigantesca cruz recostada de 1.200 metros de largo, que contiene un edificio conmemorativo de 360 metros de largo por 30 de alto, que guardará los restos de Colón. Como el sitio está destinado a convertirse en encrucijada de los caminos del mundo, tanto marítimos como aéreos, la gran cruz puede muy bien ser lo primero que los viajeros vean del continente americano.

De noche, para servir como un faro aéreo simbólico, y como una característica muy notable del plan, dos cortaduras de 3,96 de ancho y 30.48 de profundidad, que corren por el centro de los brazos de la cruz, despedirán una luz intensísima. Así los viajeros que crucen en avión, de noche, por las cercanías, verán una gigantesca cruz brillante en el suelo. En las noches nubladas la cruz brillará a través de las nubes y será visible desde el aire y desde el mar. En el centro de la cruz habrá un faro giratorio que lanzará sus rayos horizontalmente.



En la maquette que reprdouce aquí el extremo del monumento donde se encuentra coronado por el faro, se han añadido algunas figuras humanas para dar escala al memorial.



Aquí puede apreciarse, en la reproducción en miniatura, la forma del monumento que es la de una cruz recostada sobre una colina, que va disminuyendo en altura.

El costo del monumento será afrontado parcialmente por contribuciones de las 21 repúblicas de América y el resto por donaciones de personas de buena voluntad del mundo entero que simpaticen con la idea.

Un poco de historia

Antes de que Ciudad Trujillo fuera fundada en la ribera oeste del Río Ozama, se hizo una tentativa por el hermano de Colón para establecer la capital en la ribera este. De esta ciudad primitiva, sin embargo, nada resta salvo las ruinas (ahora restauradas) de una sencilla capilla de piedra que resulta ser así la más antigua iglesia cristiana del Nuevo Mundo. Es en este sitio que el monumento va a levantarse en medio de un parque de unas 800 hectáreas sobre terrenos reservados a perpetuidad, para ese objeto, por el gobierno de la República Dominicana, y limitados al sud por el Mar Caribe, al oeste por el Río Ozama, y al norte por campos quebrados que van elevándose gradualmente.

El lugar es digno de su destino, pero no solamente por razones históricas; él está constituído por una

(continúa en la pág. 202, 2ª parte)


UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE ARQUITECTURA DISEÑO Y URBANISMO
BIBLIOTECA

nuestra arquitectura

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT - SARMIENTO 643 - BUENOS AIRES

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 15.00; en el exterior $ 20.00. Números sueltos en la Argentina $ 1.50; en el extranjero $ 2.00. — Números atrasados $ 3.00

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 201253

SUMARIO:

7

DIRECCION DE LOS COLABORADORES DE ESTE NUMERO

EDUARDO FERNANDO CATALANO, ARQ. - Paraguay 868.

JULIO DE 1946

Un CONCURSO de ARQUITECTURA en U.S.A.

En los últimos dos años, las revistas de arquitectura de los Estados Unidos de Norteamérica, en combinación con importantes firmas comerciales, organizaron sendos concursos para lograr nuevos aportes de ideas y de soluciones a los problemas arquitectónicos del presente.

Así, *Arts and Architecture* de California, tomó la iniciativa de realizar un concurso con la colaboración de Plywood Corporation, en Diciembre de 1944 y con el tema de la vivienda de post guerra. Más tarde, en Febrero de 1945, fué *Pencil Points* en combinación con la Pittsburgh Glass Company, los que auspiciaron un concurso sobre las nuevas aplicaciones del vidrio en la casa de post guerra. Finalmente, *Architectural Forum* y la General Motors Corporation, en su afán de mejorar el planteo arquitectónico de los edificios destinados a la industria automotriz, llamaron a concurso de ideas, basado en nuevos conceptos, producto del avance de la técnica, la industria y en la evolución consiguiente del pensamiento creador.

En esas oportunidades quedó demostrada la alta jerarquía educacional de la Universidad de Harvard, ya que los graduados de esa Universidad y los que aún realizaban estudios como post graduados, obtuvieron los más importantes premios. Es que en Harvard los estudiantes de los últimos años se interesan por la solución de los problemas planteados en los concursos arquitectónicos del país, cumpliendo así la Universidad su función específica.

Los problemas arquitectónicos son encarados con sentido realista, teniendo el estudiante la oportunidad de integrar, en trabajos de carácter documental, los frutos de varios meses de estudio y esfuerzo creador. Así, esta integración deja de ser una fórmula para obtener un título y se convierte en un aporte para beneficio colectivo.

De los tres concursos mencionados y de otros realizados recientemente, también ganados por "hombres de Harvard", publicamos en detalle el trabajo que obtuvo el segundo premio en el que organizaron *Architectural Forum* y General Motors Corporation. El mismo fué ejecutado por Eduardo Fernando Catalano, de Buenos Aires, con Basil Yurchenco, en la ciudad de Cambridge, Massachussetts, cuando ambos cursaban estudios en la universidad de Harvard. Con el proyecto presentamos una síntesis del análisis que condujo al mismo, así como una breve descripción de cómo se desarrollan esta clase de concursos en los Estados Unidos de Norteamérica.

General Motors design competition

Al organizar este concurso, fué el propósito de General Motors Corporation, brindar la oportunidad a los Arquitectos de Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, de contribuir a la solución de los problemas arquitectónicos referentes a establecimientos industriales para exhibición, venta y reparación de coches.
"No es nuestro propósito, –aclaraban las bases del concurso– obtener un montón de planos, ya que el problema de cada concesionario, variará de acuerdo al tipo de comercio, ciudad, pueblo, lugar y dimensiones del terreno. Intentamos más bien propender a desarrollar una sugestión funcional e imaginativa, para una planta integral, y no para un edificio aislado."
Por eso las bases no establecían limitaciones respecto a ubicación, dimensiones del terreno, ni características del edificio. Asesoraban a los participantes sobre los problemas básicos de espacios, elementos, forma de trabajo, etc.

El concurso fué dividido en 5 programas diferentes:

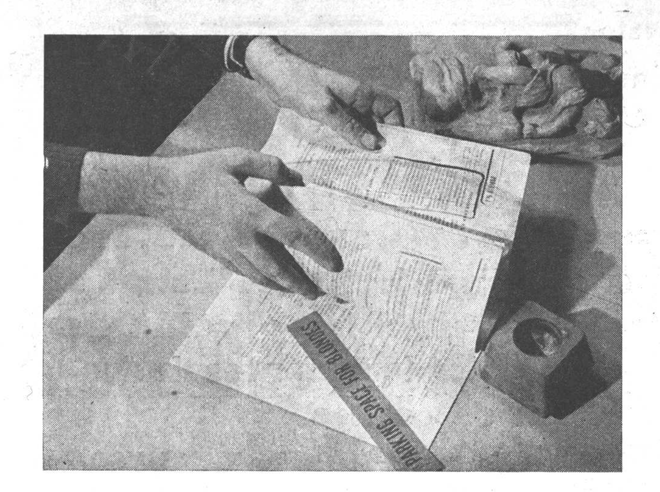
El Programa Nº 1, presentaba el problema de los grandes establecimientos destinados a la venta y reparación de coches de pasajeros, exclusivamente.

El Programa Nº 2, correspondía a los establecimientos de mediana importancia destinados a la venta y reparación de coches comerciales y de pasajeros.

El Programa Nº 3, se refería al problema de los establecimientos "Tipo", para venta y reparación de coches de pasajeros y comerciales.

El Programa Nº 4, establecía los requerimientos de función para venta y reparación de coches comerciales exclusivamente, en establecimientos pequeños.

Por medio de un 5º Programa, se establecían premios especiales para aquellos participantes que aportasen detalles estructurales y "estéticos", como complemento de algún proyecto enviado en cualquiera de los otros programas específicos.



Esas Bases...

Las bases del concurso organizado por General Motors eran voluminosas. Más de 4.000 ejemplares fueron solicitados, pero sólo se presentaron varios centenares de participantes. Se tardó más en leerlas que en ejecutar el proyecto.

Nada significa un título universitario. En el concurso podían intervenir reposteros, estudiantes, ingenieros, aficionados, peluqueros y hasta arquitectos...

Un jurado capaz, seleccionaría las sugestiones de este conglomerado amorfo.

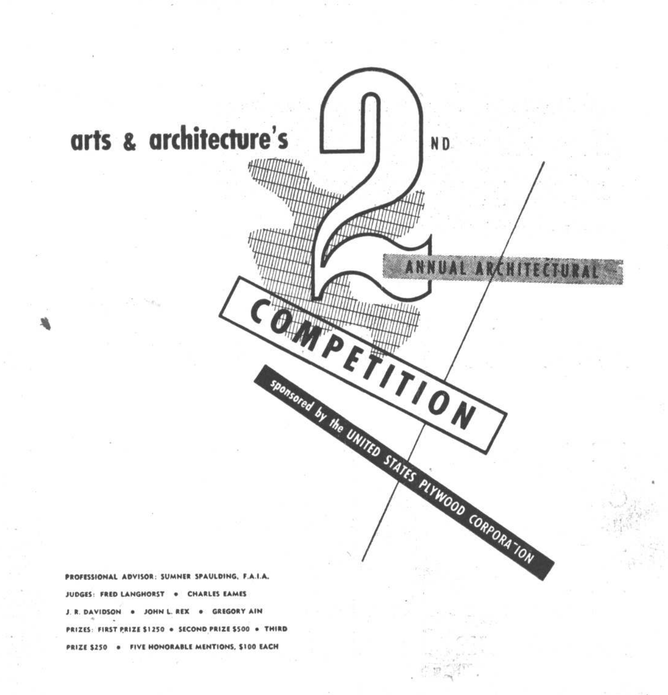
Pero en cambio...

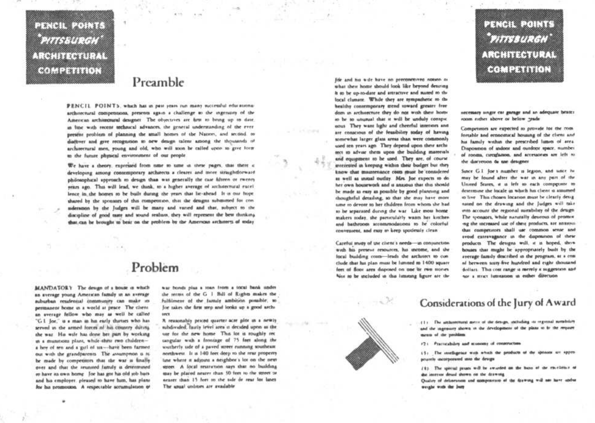
En el concurso organizado por Arts and Architecture y Plywood Corporation bastó una carilla para exponer los fines del concurso.

En él se presentaron varios centenares de participantes de las Naciones Unidas.

de las bases:

. . . Deberá recordarse que el obrero norteamericano habrá desarrollado un gran respeto por la máquina que crea. A causa de la íntima asociación con ella, en la producción de los años de guerra, no volverá a considerarla como elemento destructivo de lo que el hombre haya creado, sino como una necesaria parte de esos procesos de progreso. El obrero estará cada vez más consciente de sí mismo y de su lugar en la economía bajo la cual actúa, de lo que estuvo cualquier otro obrero en nuestra historia. Por eso demandará dirección, simplicidad y honestidad en los medios utilizados para la producción.





PENCIL POINTS "PITTSBURGH" ARCHITECTURAL COMPETITION

Preamble

Problem

PENCIL POINTS "PITTSBURGH" ARCHITECTURAL COMPETITION

Considerations of the Jury of Award

El programa del Pencil Points - Pittsburgh Glass Company - Architectural Competition, no era más extenso que el de Arts and Architecture.

Al concurso se presentaron 914 trabajos, distribuyéndose cuatro premios importantes, ocho premios especiales y veinticinco menciones, para los que se destinaron más de 10.000 dólares.

Los trabajos se juzgaron en Hot Springs, donde uno de los del jurado exclamó:

—"Nunca he tenido tres días tan bravos en mi vida, pero pasé horas maravillosas."

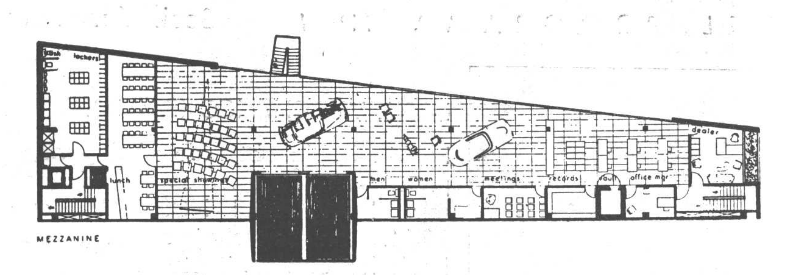
Primer Premio

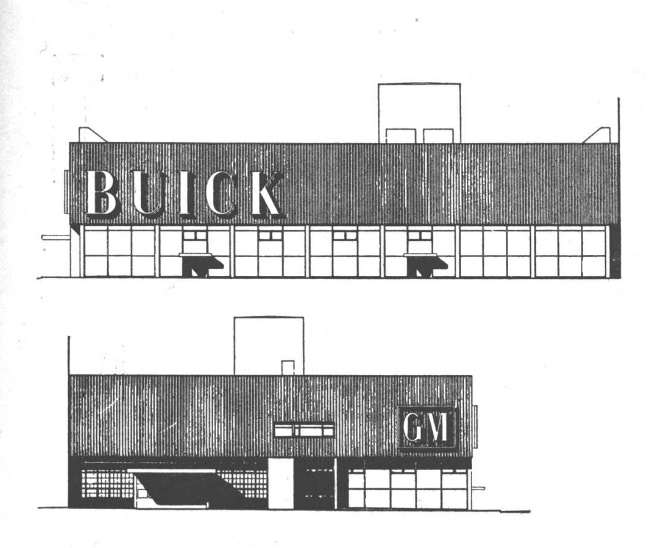
DEL PROGRAMA N.º 1

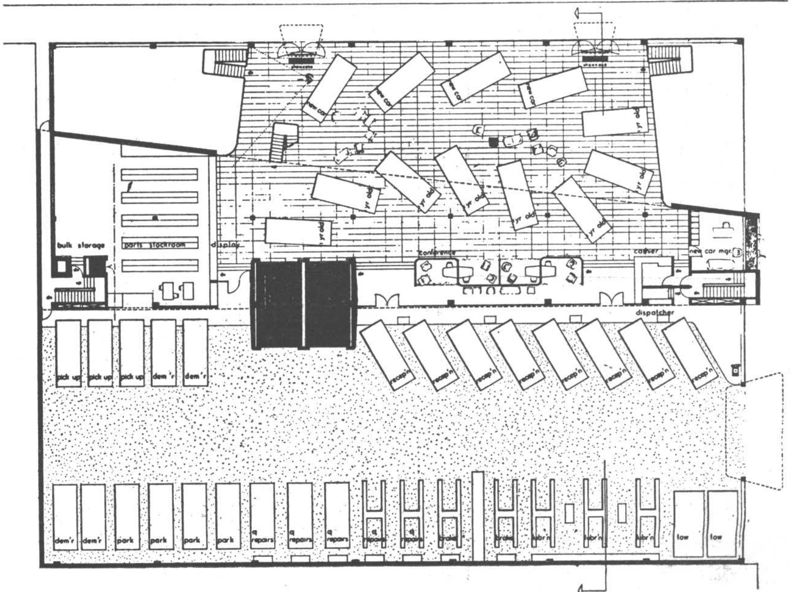
Por los Arquitectos:

Dale C. Byrd - *B. A. University of Oklahoma - M. A. Harvard University*

Bob Coolidge - *B. A. Harvard University*







E L E V A C I O N E S

Proyecto que obtuvo el Primer Premio, en el concurso organizado por Architectural Forum y General Motors Corporation, en Mayo de 1945. Uno de los autores del proyecto, Dale C. Byrd, aparece de espaldas en la fotografía durante una clase de planificación del Profesor Walter Gropius, en Harvard. La foto fué tomada por Bob Coolidge, ex-alumno y coautor del primer premio.



Frente al Charles River, 5.000 casas para obreros. . .(*)

(*) La U.N.O. de la arquitectura. Walter Gropius y su equipo internacional: Fry (Jefferson - Mo. USA.) Firpi (San Juan - Puerto Rico); Blachnik (South Dakota - USA.); Wu (Cantón - China); Nagano (California - USA.) Nim (Siam); Mac Donald (Seattle - Wáshington, USA.); Ortega (Bogotá - Colombia); O'Sullivan (Boston - Mass., USA.); Yanagy (Honolulu - Hawai); Byrd (Oklahoma, USA.); Cheang (Sanghai - China); Catalano (Buenos Aires - Argentina); Solano (Duitama - Colombia); Mumm (Monterrey - México) y Bassetti (Wáshington, USA).

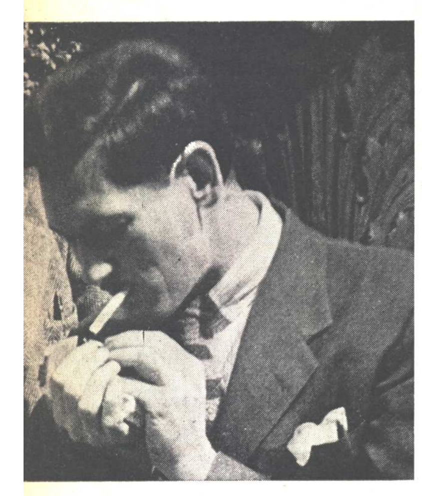
Segundo Premio

DEL PROGRAMA Nº 1

Por los Arquitectos:

Eduardo Fernando Catalano - *Universidad Nacional de Bs. Aires*
M. A. University of Pennsylvania
M. A. Harvard University

Basil Yurchenco - *B. A. Harvard University*



BASIL YURCHENCO (Puskin).

Puskin había obtenido el Segundo premio en el Concurso organizado por el MODERN HOSPITAL, en 1944. Con ese trabajo se graduó de Bachelor of Architecture, en Harvard.

... y el "Lucky" nunca fué encendido ...

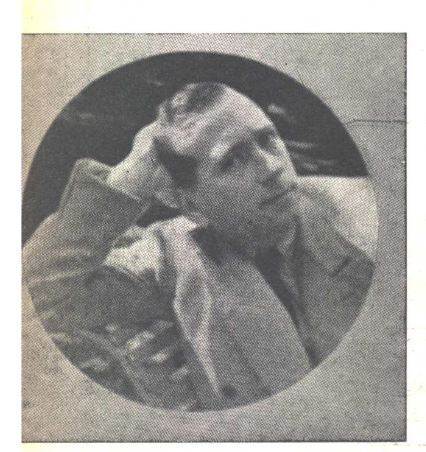
1



DEAN JOSEPH HUDNUT, Decano de la Graduate School of Design, en Harvard University, tuvo visión al llevar a la escuela desde Europa a Walter Gropius, Marcel Breuer, Martín Wagner, etc. Sus artículos sobre arquitectura lo señalan como uno de los más profundos críticos de la materia.

Dean Hudnut, pronosticó al trabajo que publicamos, el segundo premio...

2



MARCEL BREUER, otro hombre del Bauhus, quien cedió por dos meses a Yurchenco y Catalano su estudio en el Hunt Hall, para que ambos pudiesen ejecutar el proyecto que enviaron al concurso.

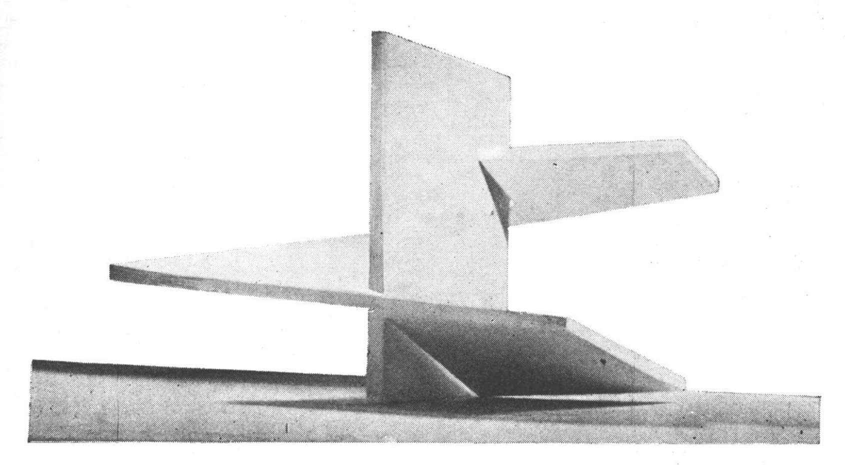
Su fama descasnsa en sus sillas ...

3

Compenetrados del espíritu de las bases, se intentó: enviar al concurso, un proyecto que traspusiese los límites del caso particular, brindar una solución de interés general y hallar una respuesta a un problema estructural.

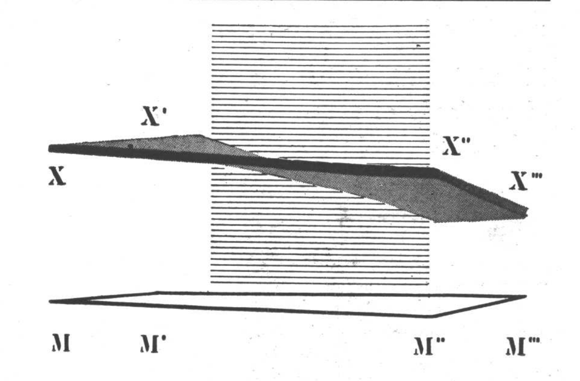
Como es la estructura del "SPIRALWAY"

Analizados los problemas del coche, maniobrabilidad, espacio útil, eficiencia, sistema de estacionamiento, etc., nos abocamos al estudio de los pisos en pendiente continua por vislumbrar en ellos características apropiadas para satisfacer los requerimientos exigidos en las bases del programa.



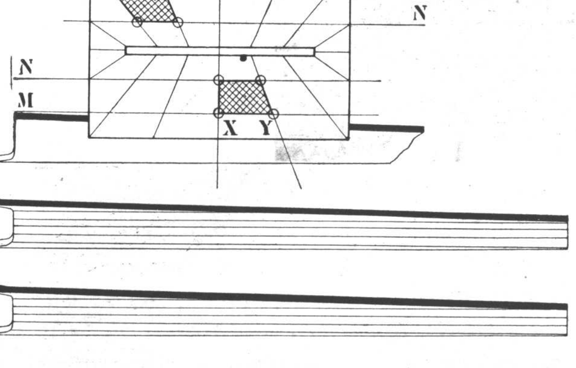
El piso en continua pendiente se desarrolla en forma ascendente o descendente alrededor de un hueco rectangular. (En la maquette se ha exagerado seis veces la pendiente, para hacer más clara su comprensión.)

Un tramo del piso en pendiente. El mismo ha sido referido a un plano horizontal, acusándose así como una superficie distorsionada. Los vértices X, X', X'' y X''', están a distinta altura respecto al plano de referencia.
Dicho tramo distorsionado constituye el elemento básico del sistema. Cada uno de ellos está unido a otros dos, de pendientes opuestas, al desarrollarse alrededor de un hueco rectangular. El tramo está determinado por el desplazamiento radial, en sentido ascendente o descendente, de una generatriz horizontal.

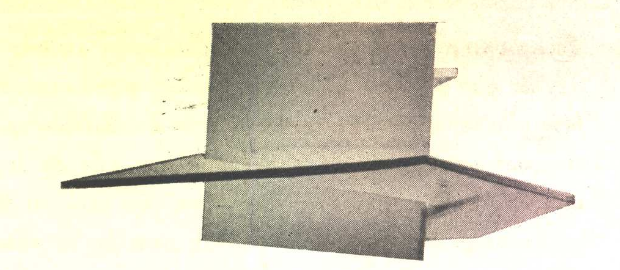


Las vigas radiales X e Y, conservan una posición completamente horizontal a pesar de lo distorsianado de los tramos.
La estructura adquiere ilimitada flexibilidad desplazando las líneas M y N paralelamente a ellas mismas, y las líneas X e Y siempre en sentido radial.

Las intersecciones producidas definen nuevas posiciones para las columnas, sin perder las características esenciales del sistema.
Cada viga radial horizontal está unida con la que la precede o antecede en el tramo, por medio de viguetas en pendientes.
Los ángulos formados por esas vigas radiales con el eje perpendicular al hueco rectangular, están determinados por la relación entre la pendiente del perímetro exterior e interior.



4



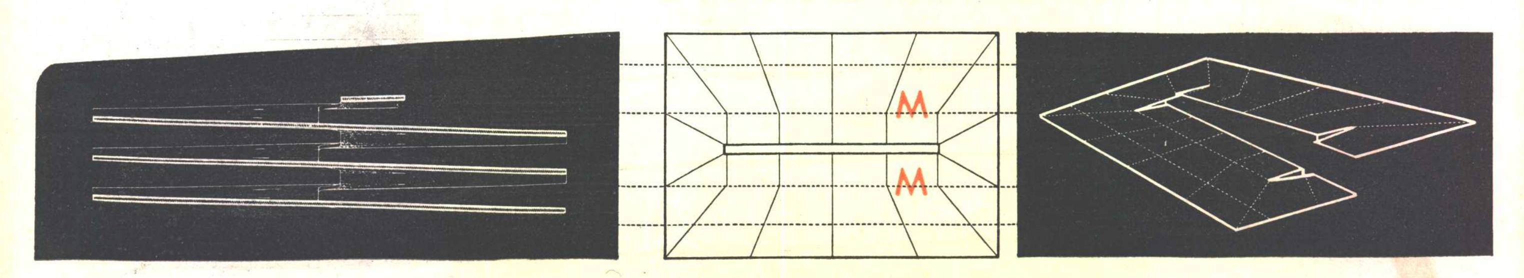
NUCLEO MECANICO. Es una parte integral del Spiralway. El sistema adquiere mayor eficiencia en su área útil, al colocar en el hueco nuclear, elementos mecánicos del edificio. (Montacargas, conductos de ventilación, de extracción del monóxido de carbono, escaleras, conductos de calefacción para las losas radiantes, toilettes armarios, micrófonos, radios, tubos neumáticos, botiquines, depósito de gasolina, aire comprimido, herramientas, servicio contra incendio, etc.).

El mismo puede ser instalado independientemente del sistema estructural. Es erigido en unidades metálicas prefabricadas, y paneles intercambiables. Es de fácil acceso para reparaciones y modificaciones futuras.

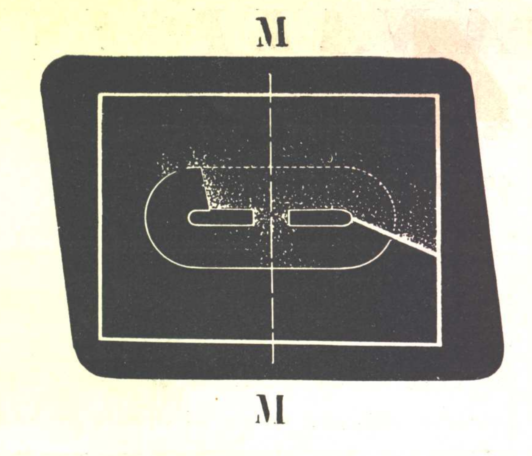
El Núcleo Mecánico desarrollado de un prisma vertical que se eleva desde el subsuelo hasta el nivel más alto del edificio, requiere solamente un ancho máximo de 2 metros.

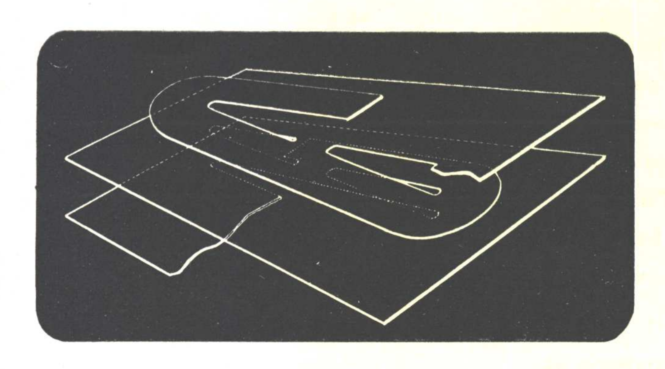
Mediante un cambio estructural introducido en la zona próxima al núcleo mecánico se ha conseguido disminuir la pendiente del perímetro interior. Las vigas horizontales radiales se quiebran junto a la línea M. Sin dejar de ser horizontales, las nuevas vigas perpendiculares al núcleo mecánico promueven la perfección del sistema, como se ve en la perspectiva y en la sección.

5



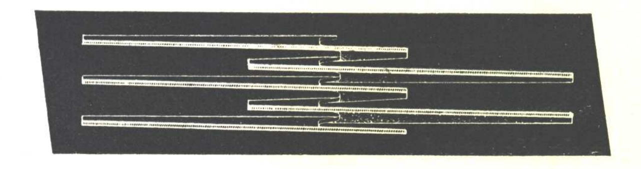
Complemento del Spiralway: en la zona central, donde por razones de uso se requiere menor altura, puede introducirse un entrepiso con las mismas características del Spiralway. Cada zona central del entrepiso está conectada con una de los tramos de pendiente opuesta del Spiralway Tipo. La sección M-M aclara cómo se unifican los niveles de los mismos, en la zona central.



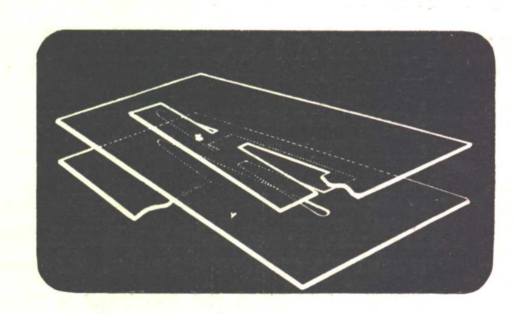


6

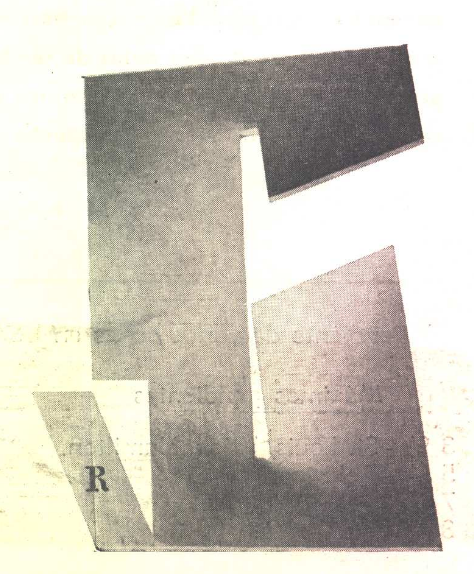
Perspectiva donde el entrepiso pierde su continuidad, convirtiéndose en superficie adicional. (Estacionamiento, depósito, etc.).



Sección M - M



Una rampa adicional R, permite una independencia absoluta de circulación en caso de que el sistema, partiendo de un nivel 0 (cero), se desarrolle en forma ascendente y descendente.
En el proyecto que publicamos, se observa cómo mediante la introducción de esta rampa adicional R, se logró independizar dos tipos de tránsito: tránsito de coches nuevos y usados destinados a la venta, y tránsito de coches destinados a talleres de reparación general.





ANALISIS DEL PROBLEMA

Por observación y por cambios de ideas con gente de garage, parece que:

LA MANIOBRABILIDAD ES MAS IMPORTANTE QUE LA DISTANCIA A RECORRER, EN EL MANEJO DEL COCHE.

CONDICIONES A SER INVESTIGADAS

A — ¿Tiene que ser el piso absolutamente horizontal?

1º Para estacionamiento.

2º Para reparación.

B — ¿Cuál sería la máxima pendiente aceptable?

C — ¿Cuál es la estructura más conveniente?

RESPUESTAS A LA CONDICION "A"

1º — Los coches son estacionados en calles o terrenos con pendientes mayores a 8 %, sin mayores riesgos (*).

2º — (Fué difícil obtenerla al principio). Ingenieros de Harvard y M. I. T. dudaron como nosotros, pero no encontraron nada en contra de ello. El problema fué presentado luego a hombres de garage y mecánicos de coches, los que señalaron:

"Todos los trabajos relativos al motor son independientes de la pendiente del piso."
"Aquellos trabajos que requieren nivelación especial son realizados sobre elevadores hidráulicos, para tales propósitos."
"Los pisos de garage que originariamente fueron construídos horizontales, se modificaron en su pendiente para conseguir el eficaz deslizamiento de la nieve derretida, agua, etc., depositadas bajo los coches, haciendo poco confortable el trabajo de los mecánicos bajo los mismos."

(*) Pendiente de varias calles en USA, donde se estacionan coches:

Máximas pendientes

3 % - St. Louis, Utica, Hamilton.
5 % - Delaware.
7 % - San Diego.
8 % - California.

Mínimas pendientes

0.5 % - San Diego Darien, Lincoln.
0.7 % - New Jersey, Mountain Lake.
1 % - Boston.

¿Cual es la eficiencia del Spiralway?

Nota: Todos los ejemplos citados han sido readaptados a un nuevo módulo: AREA DE ESTACIONAMIENTO: 14.20 m², correspondiente al área ocupada por un coche de pasajeros de fabricación norteamericana modelo 1942-46.

Respecto a:

A — Relación entre la longitud de sus lados.

B — Otros sistemas o estructuras arquitectónicas.

CASO A ●

LADOS	38.50 x 33.60	38.50 x 48	38.50 x 60	38.50 x 72
AREA	1.293.60	1.848	2.310	2.772
Nº DE COCHES ..	44	68	88	108
AREA POR COCHE	29.4	27.1	26.2	25.6
EFICIENCIA	48.9 %	53.1 %	54.9 %	56.2 %

AL AUMENTAR LA LONGITUD DEL LADO VARIABLE SE OBTIENE UNA MAYOR EFICIENCIA EN EL SISTEMA. ESA EFICIENCIA ES LA RELACION ENTRE EL MODULO (AREA DE ESTACIONAMIENTO) Y EL AREA POR COCHE.

CASO B

Los sistemas comparados en este caso responden a las características siguientes:

1. Los distintos niveles se comunican por medio de ascensores.
2. Los distintos niveles se comunican por medio de rampas largas y rectas.
3. Los distintos niveles se comunican por medio de rampas cortas.

	TIPO 1	TIPO 2	TIPO 3	SPIRALWAY
LADOS ...	38.50 x 60	38.50 x 60	38.50 x 60	38.50 x 60
AREAS	2.310	2.310	2.310	2.310
AREA POR COCHE ...	26.8	30	26.8	26.2
EFICIENCIA	53.7 %	48 %	53 %	54.9 %

● Lo aparentemente caprichoso de las medidas de los lados de los rectángulos adoptados para el ejemplo, es debido a que ellas han sido obtenidas por reducción de pies a metros, ya que el presente trabajo fué realizado en los Estados Unidos de Norteamérica, donde no se adopta el sistema métrico decimal.

RESPUESTA A LA CONDICION "B"

Una pendiente promedio de 3 %, fué generalmente aceptada, lo que condujo al análisis del Spiralway . . . con la pregunta:

¿PUEDE UNA ESPIRAL SER DESARROLLADA DENTRO DE SUPERFICIES NORMALES DESTINADAS A GARAGES, CON UNA PENDIENTE MAXIMA DE 3 %?

Veamos

LA SIGUIENTE TABLA MUESTRA COMO TENIENDO EN CUENTA LOS FACTORES INTEGRANTES:

A — Dimensiones del terreno.

B — Altura variable de piso a piso.

C — Relación entre el perímetro exterior e interior.

SE OBTIENEN LAS DISTINTAS PENDIENTES PARA EL SISTEMA, Y LA RESPUESTA A NUESTRA DUDA.

*

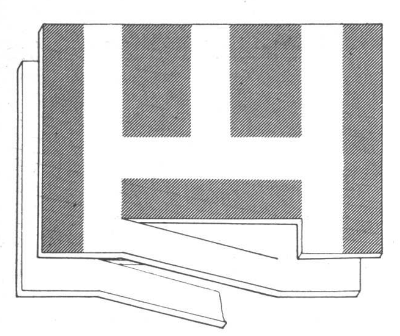
Dimensión lote	Perímetro exterior	Perímetro interior	Perímetro central	Altura libre	Pendiente exterior	Pendiente interior	Pendiente central
50 x 40	180	106	124	3	1.66 %	2.83 %	2.41 %
60 x 50	220	126	154	3	1.36 %	2.38 %	1.94 %
80 x 50	260	166	194	3	1.15 %	1.80 %	1.54 %
50 x 40	180	106	124	4	2.22 %	3.77 %	3.14 %
60 x 50	220	126	154	4	1.81 %	3.17 %	2.59 %
80 x 50	260	166	194	4	1.53 %	2.95 %	2.06 %

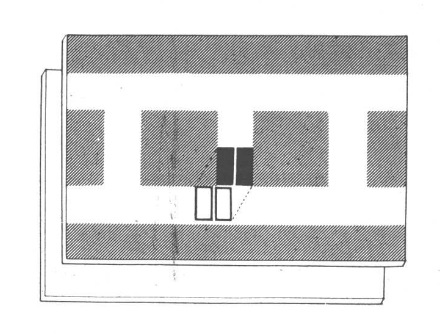
Brindando así una solución a los requerimientos para pisos de niveles continuos, a pendientes tan reducidas, que pueden ser considerados como pisos horizontales eliminando rampas y ascensores. El mismo se vislumbró como sistema estructural para los siguientes tipos de edificios:

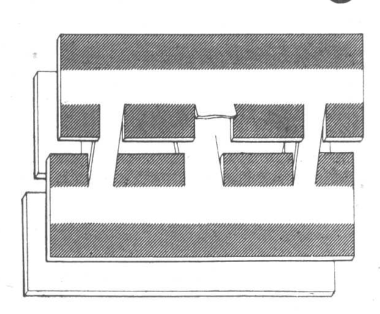
Garajes, reparación de coches, etc., etc.
Depósitos y terminales para almacenaje de toda clase de mercaderías.
Edificios industriales donde se aplican métodos de producción en línea.
Terminales para estacionamiento de coches cerca de las bocas de subterráneos y estaciones de ferrocarril.

- Las medidas indicadas, correspondientes a lotes y perímetros, han sido expresadas en metros.
Al aumentar la longitud de los lados del rectángulo, en el que ha sido desarrollado el sistema, se disminuye la pendiente del piso continuo.
Las cifras que en la table aperecen limitadas por rectángulos horizontales, corresponden a las obtenidas en áreas iguales a las elegidas para desarrollar el proyecto que publicamos, con alturas libres de 3 y 4 metros.

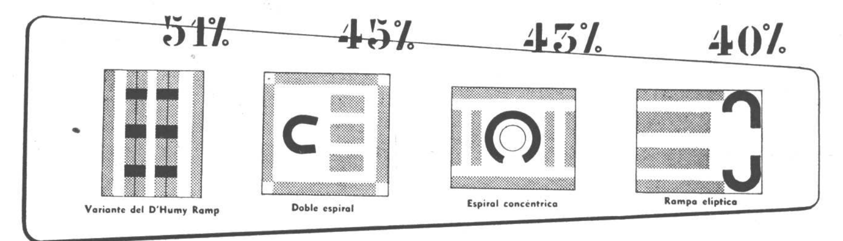
TIPO 1 TIPO 2 TIPO 3







Como datos complementarios agregamos los siguientes porcentajes de eficiencia:



¿Cual hubiese sido la eficiencia del spiralway, en el año 1929?

De acuerdo con el modulo área de estacionamiento obtenido con las dimensiones de un coche modelo 1929, la eficiencia del Spiralway es de 77 %.

SE DEBE TENDER A LA INTEGRACION DE LOS ELEMENTOS: HOMBRE, TIEMPO, ESPACIO Y MAQUINA, PARA QUE ESTA APLICADA CON SENTIDO COLECTIVO SEA EFICIENTE FACTOR COADYUVANTE EN LA PLANIFICACION GENERAL.

Uno por cada siete conductores han abandonado la idea de poder estacionar su coche en el centro de la ciudad.

Encuesta del Wáshington Post, sobre las dificultades del estacionamiento de coches en Wáshington desde el levantamiento del racionamiento de gasolina.

See BREAK, Page 2, Col. 2 | See WRECK, Page 2, Column

The Post Poll Shows

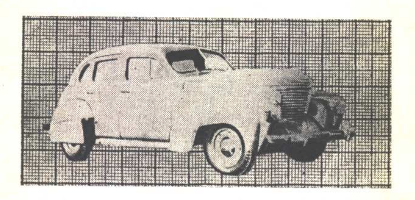
One of Every Seven District Car Owners Has Given Up Downtown Parking Fight

One out of every seven District car owners has given up trying to find parking space downtown each ... and is now riding streetcars ... work. ...tioning, most often complained to poll interviewers: They must ... time each morning ... scramble fo... about the problems of the owner and slow ... travel have de...

Uno de cada siete conductores han abandonado la idea de estacionar su coche en el centro de la ciudad, y ahora se dirigen al trabajo en ómnibus o en tranvías.
Dos conductores de esos siete, siguen luchando contra la falta de espacio. Los otros cuatro, dicen que no son afectados directamente.
Ellos deben disponer de tiempo extra cada mañana para encontrar espacio, para estacionamiento.
No pueden pagar las elevadas tarifas del mismo.
Deben caminar una milla hasta las oficinas, luego de encontrar un espacio para estacionar el coche.
Muchas veces es imposible hallar un espacio libre.
El 34% de la población cree que un sistema de tránsito subterráneo a través de las zonas congestionadas, sería la más práctica solución para facilitar el estacionamiento en el centro de Washington.
El 34% sugiere más playas de estacionamiento a nivel.
El 23% sugiere la construcción de garages-playas.
El resto es indiferente o sugiere ideas de poco valor.

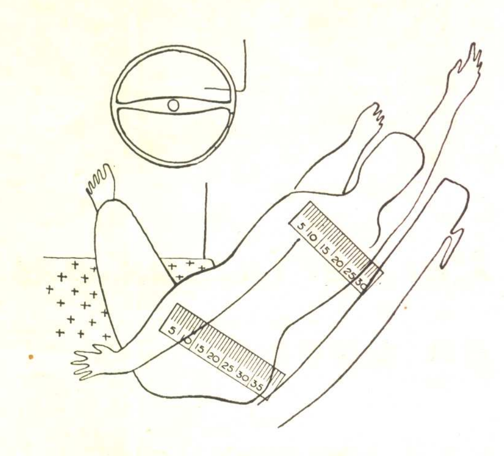
EL HOMBRE HA DEJADO DE SER EL UNICO MODULO REGULADOR DEL ESPACIO.

Modulo area de estacionamiento

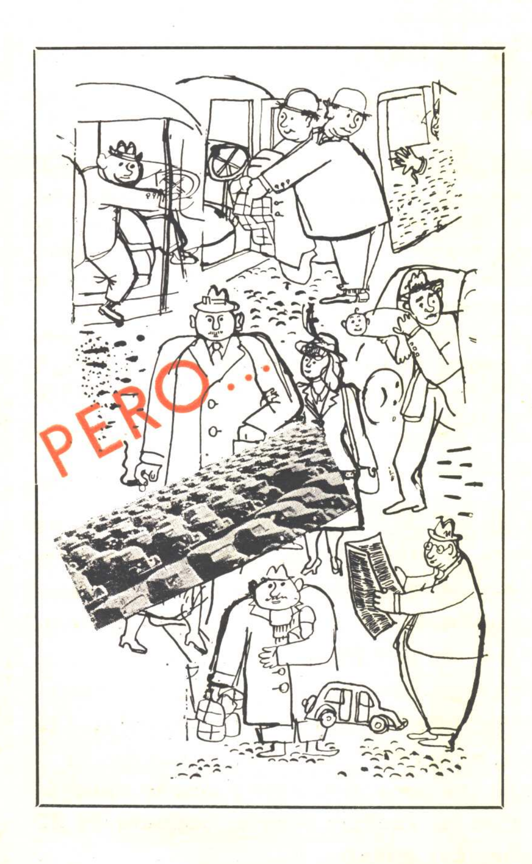


Dimensiones del modulo coche
195 x 575 cm.

Dimensiones del hombre



PERO LO MAS IMPORTANTE NO SON LAS DIMENSIONES DE LOS HOMBROS, SINO LAS DIMENSIONES DE LAS CADERAS.



Un ancho de 225 debe considerarse como el mínimo para determinar el módulo AREA DE ESTACIONAMIENTO.

Las personas más corpulentas . . .

Las personas que usan gruesas prendas de vestir . . .

Las personas descargando paquetes . . .

Los coches que no están correctamente estacionados . . .

no podrían accionar en este ilimitado espacio.

En cambio:



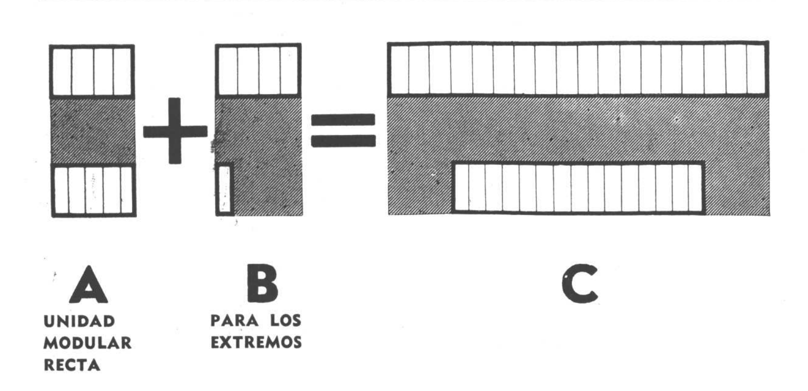
disponiendo de un ancho mínimo de 240 cm., obtendríamos:

Fácil acceso al coche.
Fácil salida del mismo.
Fácil estacionamiento.
Deterioros mínimos.

Perderíamos así un coche por cada diez y seis ya que:

para 16 coches, usando el modulo de 225 cm., necesitaríamos 3.600 cm. de longitud.

para 15 coches usando el modulo de 240 cm., también necesitaríamos 3.600 cm. de longitud.



Cual es el tipo de estacionamiento más eficiente?

Integrando las unidades modulares A y B, consideradas las más eficientes por área útil-maniobrabilidad, se llegó al estacionamiento tipo, para coches a ser reparados, el que fué perfectamente adaptable a las características del Spiralway y a los requerimientos de las bases del concurso.
La superficie destinada a trabajos de reparación, requiere mayor AREA DE ESTACIONAMIENTO, que la destinada a depósito de coches en espera de ser reparados.

OTROS PROBLEMAS A SER CONSIDERADOS

El 60 % de los clientes, llevan los coches a una misma hora, provocando así congestionamiento.
La velocidad en la entrega de los coches, es esencial. 5 minutos de espera, puede inducir al cliente a cambiar de garage.
Un montacarga hace un viaje completo (ascendente y descendente) en uno a tres minutos. (30 coches por hora).
Una rampa con poca pendiente y amplio radio de curvatura en las vueltas, permite accionar de 20 a 30 coches por minuto.
Los garages deben tener una sola entrada.
El monóxido de carbono debe ser eliminado.
El techo debe ser utilizado para estacionar coches.

Ventajas y desventajas de los sistemas comparados

1 Los distintos niveles se comunican por medio de ascensores:

VENTAJAS

Eficiente en el área útil.
Claridad de integración.

DESVENTAJAS

El tiempo requerido para transportar un coche aumenta proporcionalmente al número de pisos.
A una mayor cantidad de pisos debe disponerse una mayor cantidad de ascensores. Llega a un punto, en el que el área útil deja de ser eficiente, y su costo se hace prohibitivo.
Costo de manutención de las instalaciones mecánicas.
Servicio lento.
Acción mixta:: Llegar, parar, penetrar en el ascensor, ascender o descender, salir, y estacionarse.

2 Los distintos niveles se comunican por medio de rampas largas y rectas:

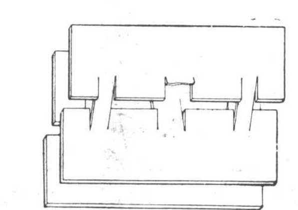
VENTAJAS

Piso standard.
Construcción tradicional.
Los viejos edificios pueden ser transformados en garages, si las condiciones de carga lo permiten.
El garage puede ser readaptado a otros usos.

DESVENTAJAS

Baja eficiencia.
Rampa con pendiente del 12 % al 15 %.
Poca claridad en la integración de espacios.

3 Los distintos niveles se comunican por medio de rampas cortas



VENTAJAS

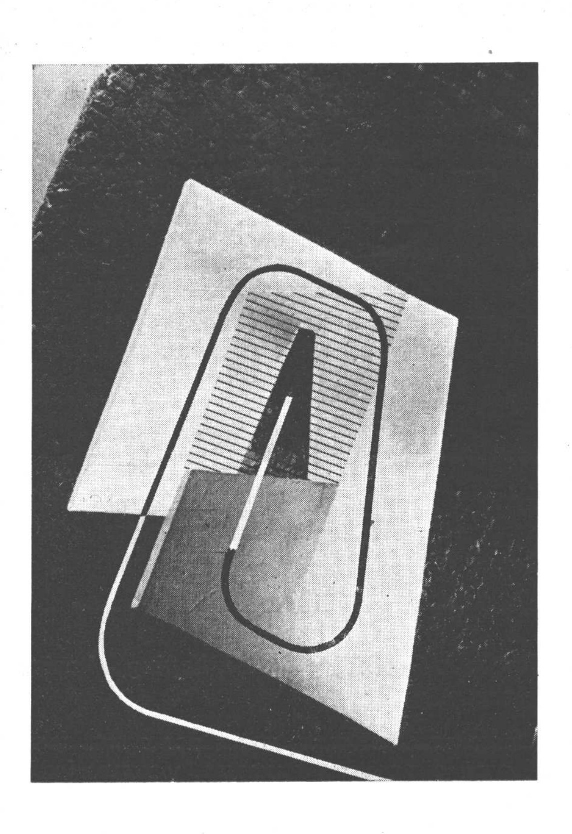
Es el más eficiente sistema hasta el presente.
No pierde área útil al emplear los caminos transversales como rampas.
Tiene nobleza arquitectónica.

DESVENTAJAS

Muchos cambios de niveles.
Las rampas poseen ancho reducido (pueden ser aumentadas a expensas de la eficiencia).
No se adapta para talleres de reparaciones u otros usos donde la altura libre deba ser mayor de 3 metros.
El personal debe utilizar las rampas con el 15 % de pendiente como único medio de comunicación entre los distintos niveles.

Spiralway

Un piso continuo con pendiente ascendente o descendente que se desarrolla alrededor de un hueco central.



VENTAJAS

El coche acciona libremente dentro del edificio, como en su medio natural para el cual fué diseñado: calle, camino.

DESVENTAJAS

EL PISO TIENE 3 PENDIENTES DIFERENTES.

A **PENDIENTES PARA UNA ALTURA DE 4 METROS DE PISO A PISO.**

Perímetro exterior	2 %
Perímetro medio	2.8 %
Perímetro interior	3.2 %

B **PENDIENTES PARA ALTURAS SIMILARES A LAS USADAS EN EL TIPO 3, CASO B, D'HUMY RAMP.**

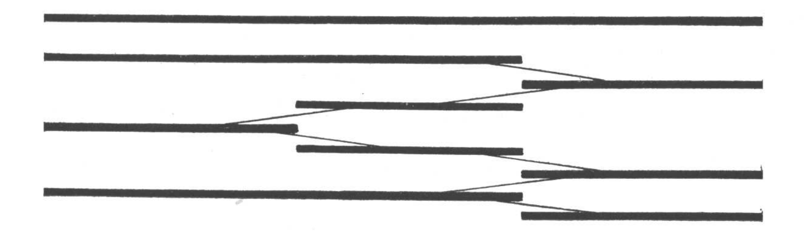
Perímetro exterior	1.5 %
Perímetro medio	2 %
Perímetro interior	2.4 %

C **PENDIENTES, APLICANDO AL SISTEMA LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS EN LAS VIGAS RADIALES.**

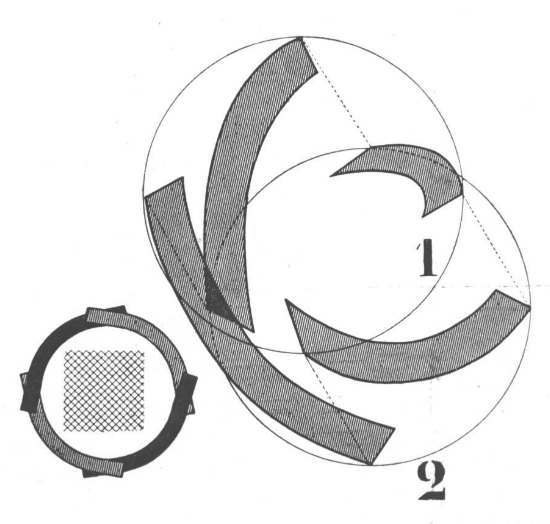
Perímetro exterior	1.5 %
Perímetro medio	2 %
Perímetro interior	2 %

VARIACION DEL SISTEMA D'HUMY MOTORAMP:

Ella fué contemplada para adaptar lo básico del sistema a requerimientos más amplios. Como muestra el corte, se han obtenido tres zonas con diferentes alturas libres, lo que permite que cada una de ellas pueda ser destinada a diversos usos (depósitos, estacionamiento, reparaciones con o sin elevadores hidráulicos).



Otras Soluciones

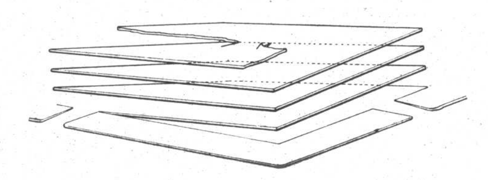


La necesidad de disponer de varias arterias independientes de tráfico, puede conducir a la adopción de esta combinación de rampas. Cada una de las rampas es un segmento de espiral independiente que comunican pisos continuos o alternados. Es posible obtener con un diámetro de 23 metros, cuatro rampas semielípticas. Esta cantidad varía de acuerdo a la distancia entre pisos, al diámetro y a la situación de las rampas.

El área del núcleo central no es decididamente útil.

¿Quién Descubrió el Paraguas?

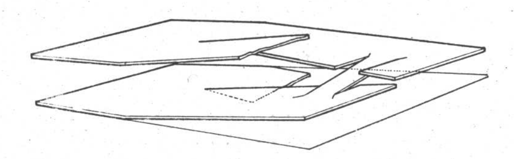
Terminado el estudio, un viaje accidental a la Oficina de Patentes de Washington nos puso frente a sistemas similares en espíritu al Spiralway. Incluímos en el artículo los más notables en el deseo de que el lector los conozca. ¿Quién descubrió el paraguas?



Sistema estructural para garages, patentado por A. G. Wheeler, de Detroit.

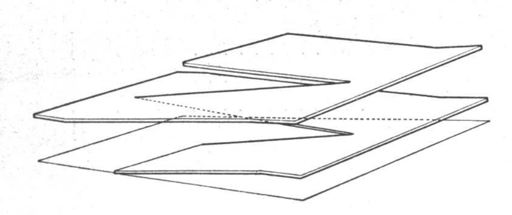
"Dos pasajes o Driveways, en forma de espiral, concéntricos, superpuestos. Por una espiral el tráfico entra al edificio; por la otra el tráfico sale."

El autor señala que: "Las columnas y otros medios de sostén para las espirales, y la construcción en general, pueden ser racionalmente solucionadas."



Otro sistema. Patentado por James Frank Williams, de New York:

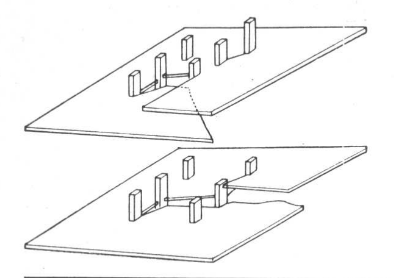
"Sistema combinado de una zona horizontal, rampas para establecimiento de vehículos y rampas comunes de otra pendiente para establecer continuidad en el sistema."



Otro sistema. Patentado por James J. Gaffney y Carl J. Epping - Louisville, Kentucky:

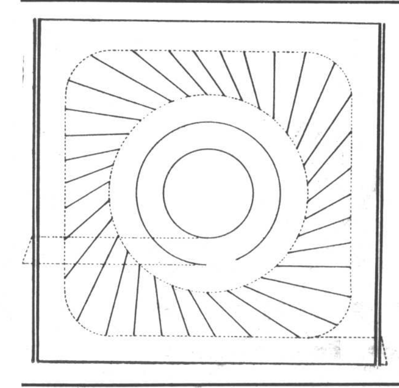
"Piso continuo para depósito, superpuestos, compuestos por zonas longitudinales en pendientes inclinadas en direcciones opuestas, y zonas horizontales transversales para unir los extremos de las zonas inclinadas."

Los autores describen al sistema como: "Estructura de plataformas horizontales e inclinadas, dispuestas alrededor del centro del edificio."



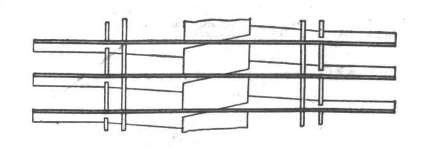
Otro sistema. Patentado por Hernán Le Quornik y Dominis Salvati:

"Un continuo piso helicoidal, ascendente, con diferentes niveles a lo largo de líneas rectas que no reduce el área útil."



Otro sistema. Patentado por J. Vojasek, Praga - Checoeslovaquia:

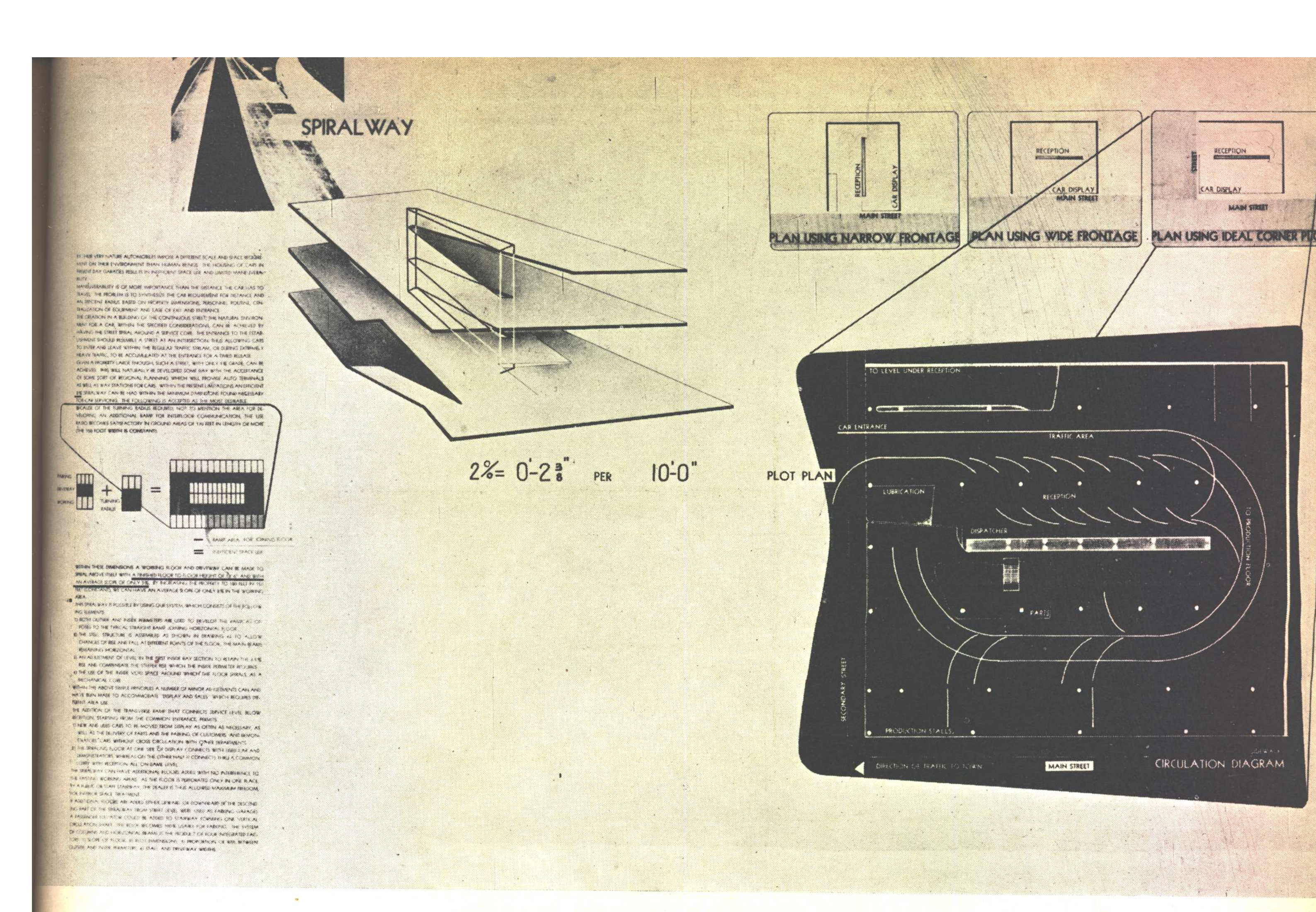
"Un cinturón continuo helicoidal, con estacionamiento diagonal."



Un último sistema. Patentado por S. C. Lancaster y Christian O. Hjermstad:

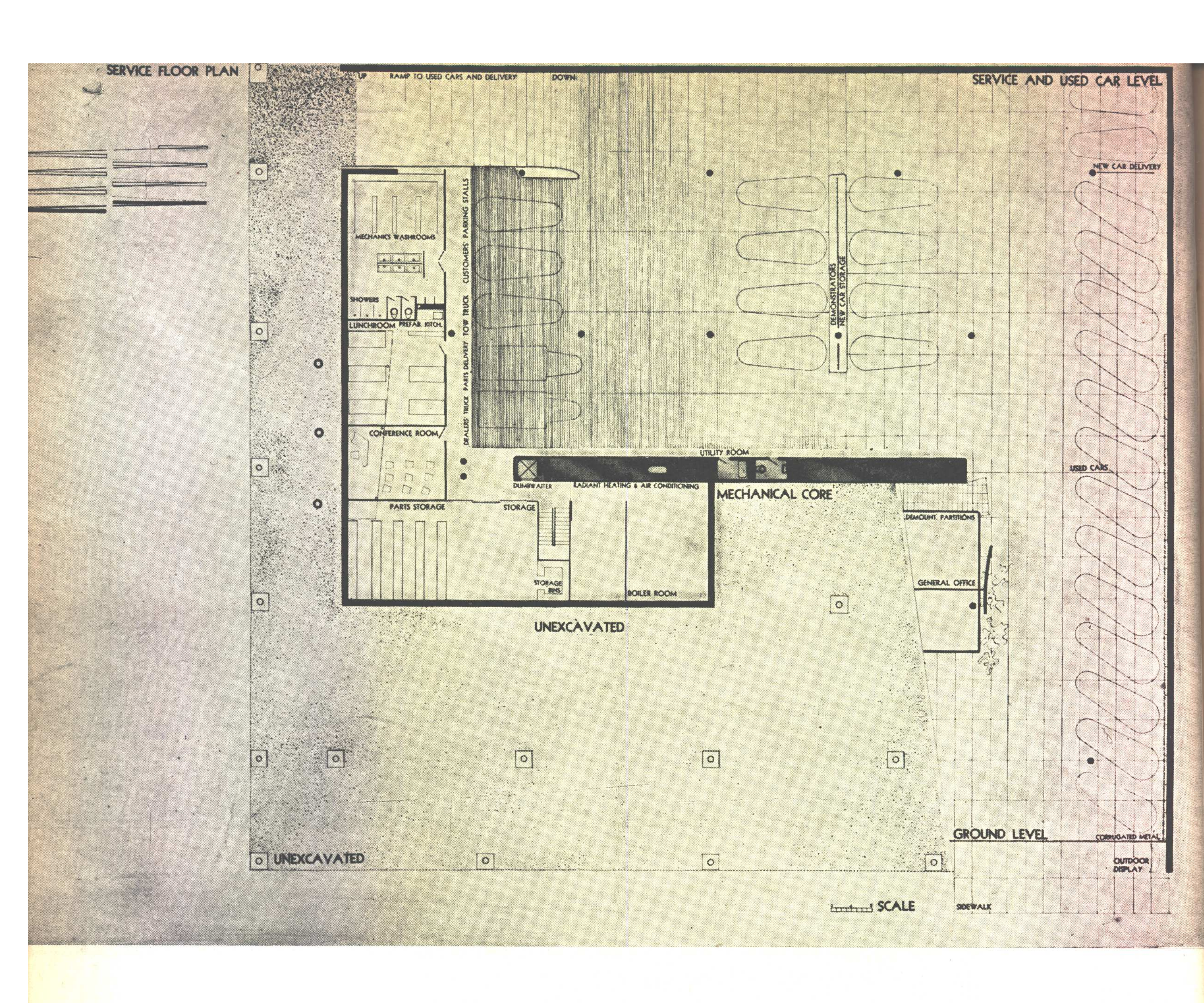
"Un sistema que comprende un piso helicoidal, sin obstrucción de tráfico en toda su longitud."

La rampa no tiene características de los pisos de pendiente continua, ya que se quiebra en dos puntos, como lo demuestra la sección.



1

Primera lámina del proyecto que obtuvo el Segundo Premio, en el concurso organizado por Architectural Forum y General Motors Corporation. En la misma se expusieron las características estructurales del SPIRALWAY, el movimiento interno de los vehículos automotores, y la adaptación del sistema a tres tipos de lotes.



El subsuelo, en comunicación directa con la calle se desarrolla en pendiente, hasta confundirse con los niveles destinados a exhibición de coches. Los automóviles usados, así como los utilizados para "demostraciones", los nuevos en espera para reemplazar a los vendidos, aún en exhibición, y los ya ajustados para entrega inmediata, salen directamente a la calle, sin interferencia ni cruce alguno con otro tipo de tránsito.

Desde la playa de descarga, el Núcleo Mecánico distribuye verticalmente, a cada sección, los elementos necesarios para desarrollar sus funciones específicas.

El monóxido de carbono es eliminado en cada piso, a través de conductos verticales situados dentro del mencionado Núcleo.

2

FLOOR PLAN

SECONDARY STREET

ENTRANCE TO USED CARS

POLISH STALL

DRAINAGE GUTTER

TO LEVEL UNDER RECEPTION

SUSP. SHOWCASE

FIRST HALF LEVEL

RADIANT HEATING FOR MAXIMUM STAFF COMFORT AND ECONOMY, IN COMBINATION WITH AIR CONDITIONING SYSTEM
COOLING AND AIR DRYING IN SUMMER
ADDITIONAL HEATING IN WINTER FOR EXTREME CONDITIONS

WASH RACK TUNNEL GLASS

SLOW

LIGHT SYSTEM IN FLOOR FOR TRAFFIC GUIDES

CAR ENTRANCE

RECEPTION

ELECT. EYE CONTROL OF DOORS

RECEPTION LOBBY

DISPATCHER

FIRE EXTING.

RECEPTION DESK

FIRE ALARMS RED CROSS TWO-WAY SPEAKERS

VENTILATION MECHANICAL TESTING EQUIPMENT

HEATING

COOLING

TIME CLOCKS

TO LEVEL ABOVE DISPLAY

SECOND LEVEL

PRODUCTION FLOOR

SERVICE AND USED CAR LEVEL

FW UP

CASH

SERVICE MANAGER

DEMOUNT. PARTITIONS

CUSTOMER

REST RM

RECORDS

GENERAL OFFICE

CONFERENCE

DEALER

SALES MANAGER

USED CAR SALES MGR.

LUBRICATION

GARDEN

PARTS

TOURIST AND ROAD INF.

REMOVABLE PANELS

PARTS STOCKROOM

DEALER WAITING

PARTS DISPLAY

GROUND LEVEL

NEW CAR DISPLAY

PEDESTRIAN ENTRANCE

SIDEWALK

OUTDOOR DISPLAY

MAIN STREET

El piso, horizontal en la zona de exhibición de coches, desciende con una pendiente promedio de 3 %, dando así origen al subsuelo, el que adquiere independencia de circulación para el tránsito de coches nuevos y usados, mediante la introducción de una rampa adicional de 12 % de pendiente, comunicada directamente con la calle. Esta, al continuar dentro del edificio, se confunde con el sistema, conservando con una pendiente de 3 %, sus características esenciales: calzada y acera, las que sin interrupción se desarrollan en forma ascendente alrededor de una zona vital: el Núcleo Mecánico, hasta el nivel más alto del edificio.

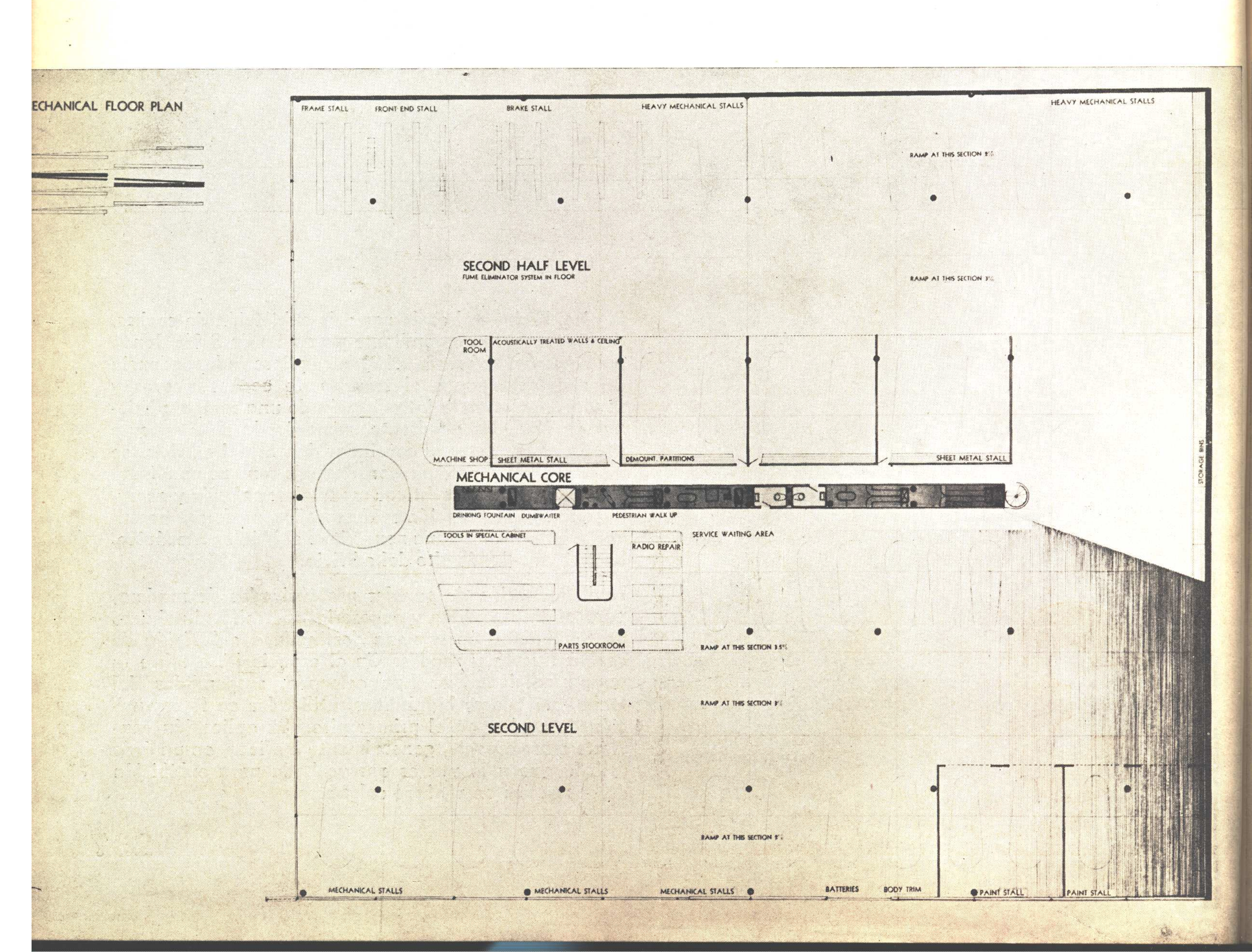
La introducción de paneles prefabricados de madera, para oficinas, partes y accesorios, permite el máximo de flexibilidad en la zona destinada a exhibición de coches nuevos y usados. En el espacio libre sobre la rampa adicional, se han colocado, suspendidos del techo, elevadores hidráulicos, utilizados en la reparación de coches en el primer piso. Su aplicación convierte a ese espacio, generalmente ineficaz, en un área útil, la que a la vez es aprovechada para exhibición de accesorios en vitrinas colgantes.



Dos medios tramos destinados a trabajos de reparación. En la zona destinada a depósito de coches, próxima al Núcleo Mecánico, la separación entre columnas es menor que aquella existente en la zona destinada a reparación de los mismos.

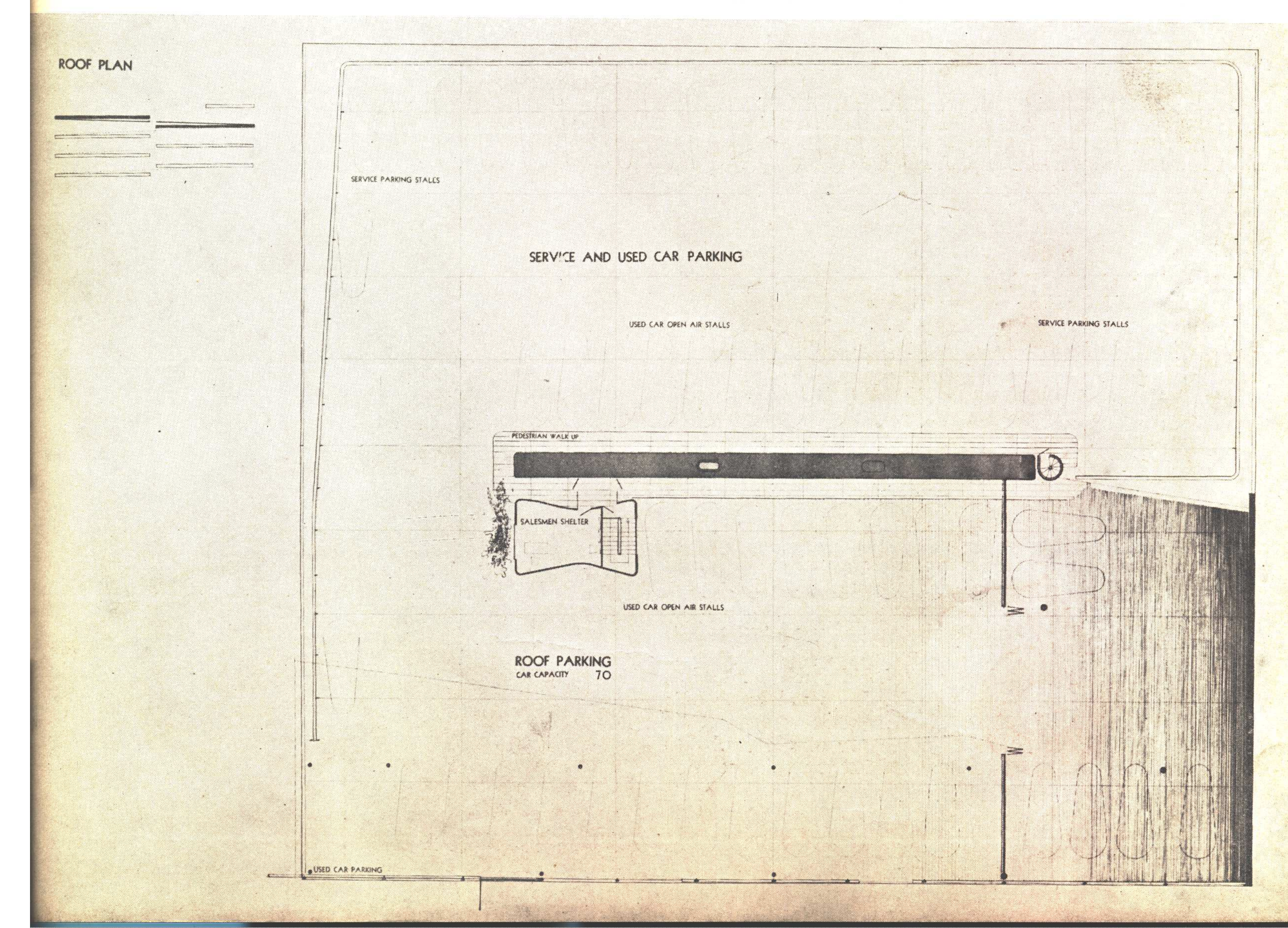
La pendiente del piso continuo en esta zona es de 2 %.

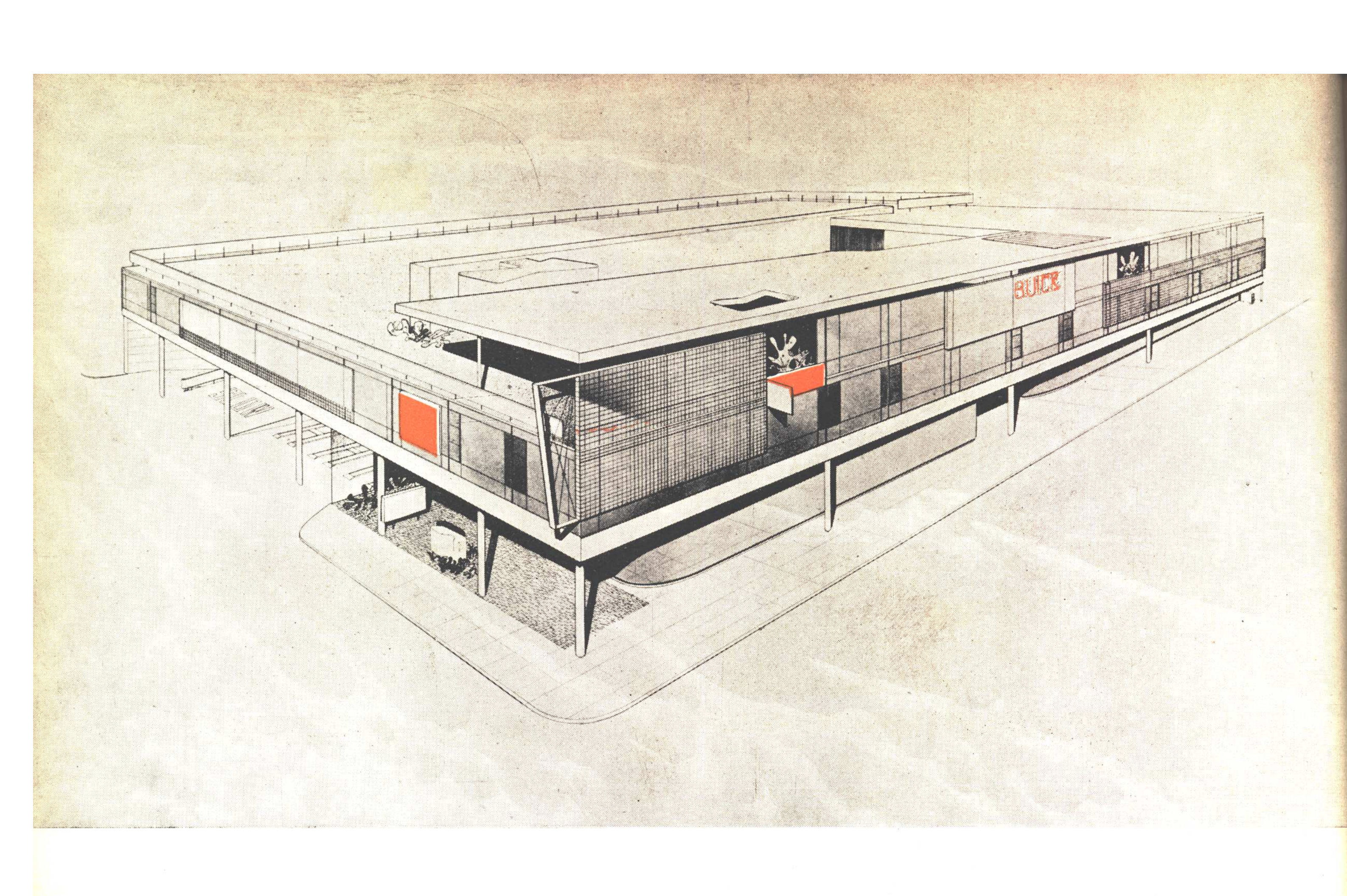
4



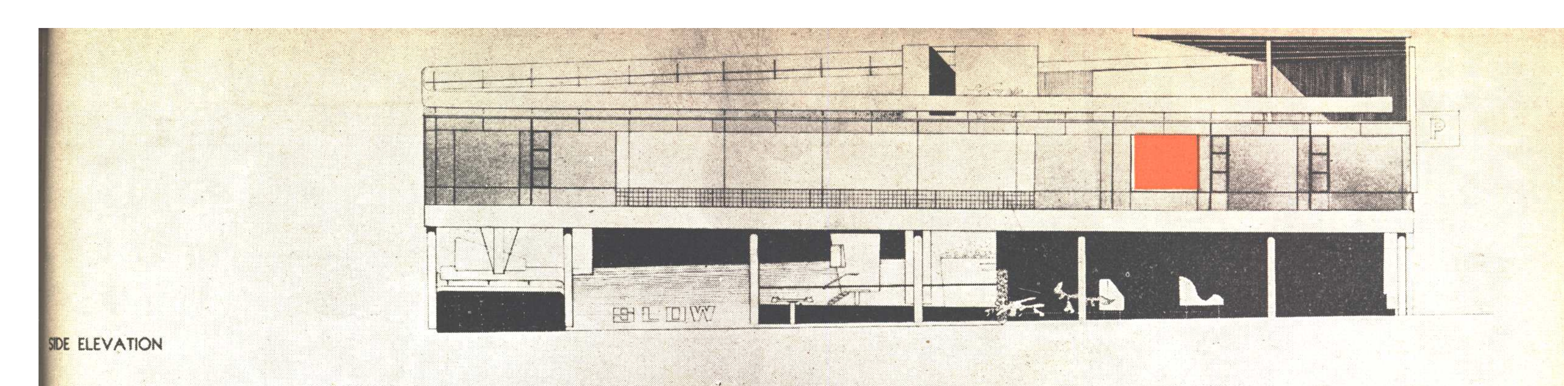
El sistema llega a su fin. Una superficie de 100 % útil es destinada a la exhibición de coches usados, los que han sido ubicados de acuerdo al mayor o menor grado de conservación. La acera, prolongación de la de planta baja, termina junto a una escalera helicoidal, la que comunica los distintos niveles del sistema.

5

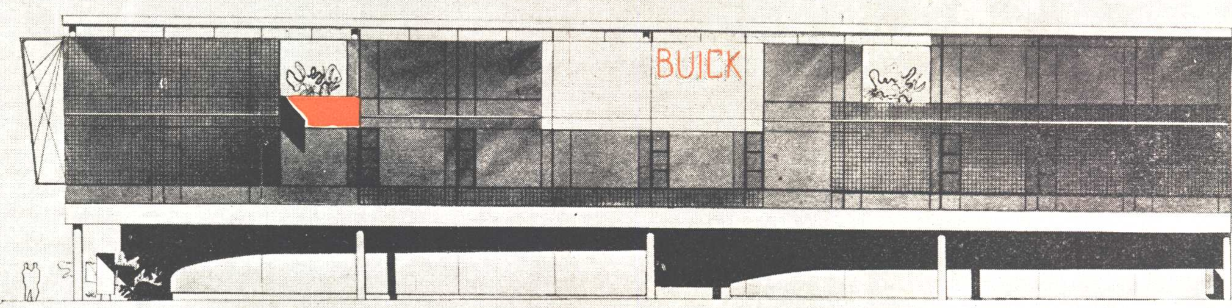




6



SIDE ELEVATION



FRONT ELEVATION

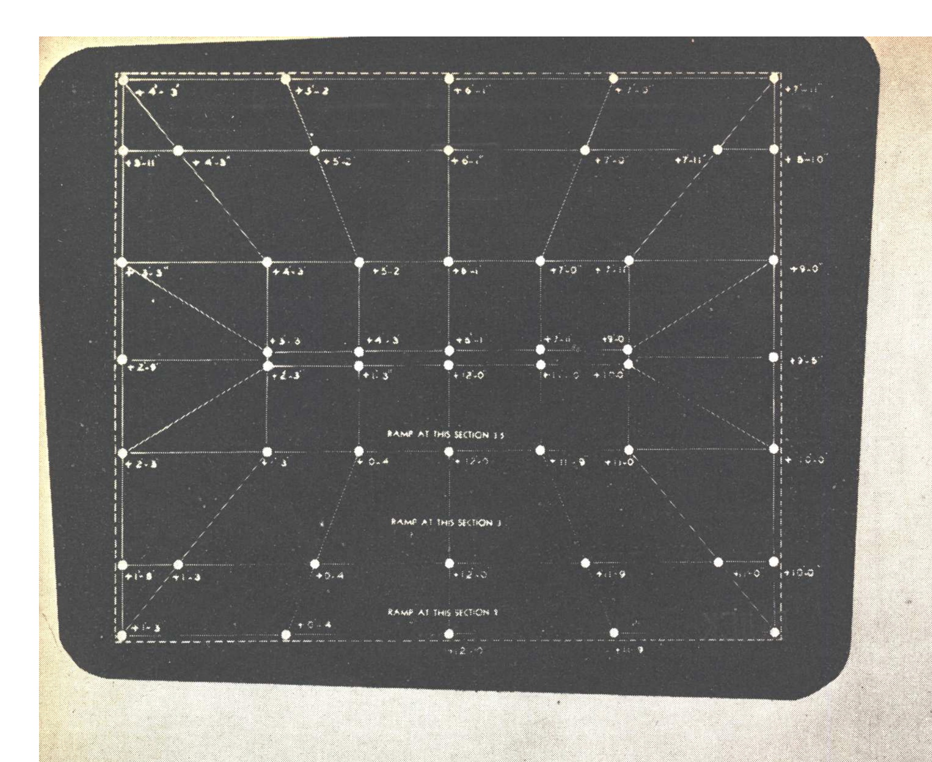
SCALE



La pendiente de los pisos continuos, es notoria en las elevaciones. Un sistema modular de "fenestración", fué adoptado a lo largo del perímetro de los frentes. En las unidades modulares, cada *"rectángulo en oposición"* **juega un rol diferente mediante un cambio de material en sus paredes "sandwich" (Superficies de ventilación, fijas, transparentes, translúcidas, opacas, acústicas, térmicas, etc.).**

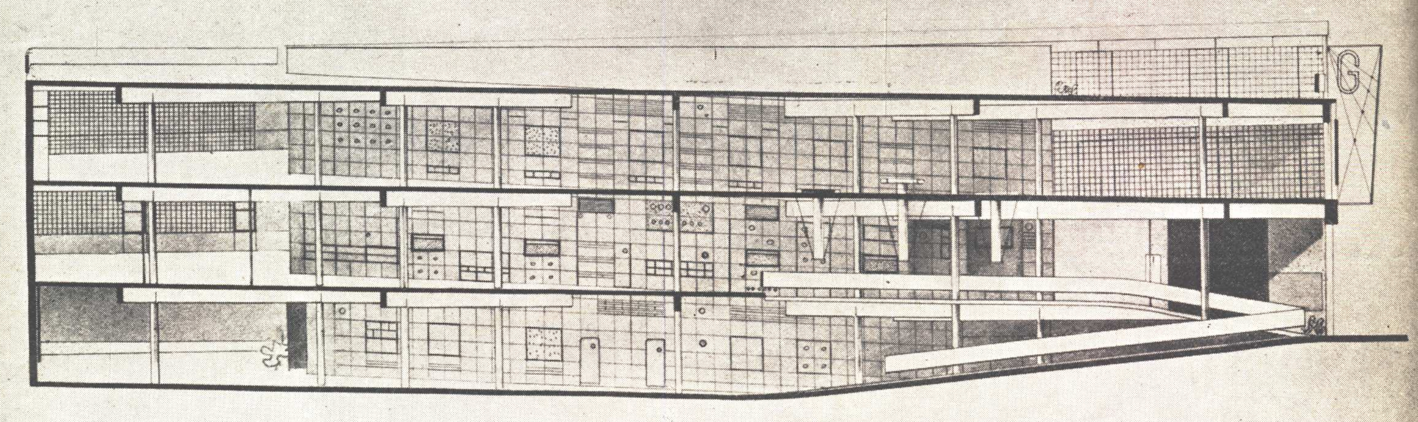
Las elevaciones han sido reducidas a una composición basada en *"oposición de rectángulos"*, **de colores primarios, dentro de un fondo neutro, cuyas ubicaciones y áreas han sido determinadas por el tipo de trabajo a realizarse dentro del establecimiento industrial, con el margen de elasticidad para expresar nuestra** *"relación de espacio"*.

Por medio de transparencia, interpenetración, color, diferenciaciones ópticas de las superficies, textura, etc., se ha tratado de intensificar la sensación espacial.



Corte del edificio y planta de la estructura de la modificación propuesta al sistema a fin de disminuir la pendiente del tramo próxima a la zona del Núcleo Mecánico, destinado a estacionamiento de coches en espera de ser reparados. Las cotas indicadas en pies y pulgadas, indican cómo las vigas radiales son horizontales al unir puntos de igual altura.

(La lámina aparece incompleta, ya que la reproducción fotográfica fué tomada con anterioridad a la terminación del proyecto. Ella contenía otros detalles técnicos.)



ESTUDIO ANALITICO DE UN TRAMO DEL SPIRALWAY

COLABORACION DEL ING. ROQUE SCARFIELLO

Previendo una estructura de vigas horizontales, se han elegido dossuperficies generadas por rectas paralelas al plano horizontal, y que se apoyan por una parte en rectas verticales que pasan por 0_1 y 0_2, respectivamente, y las rectas del perímetro exterior de 2 % de pendiente:

Poniendo:

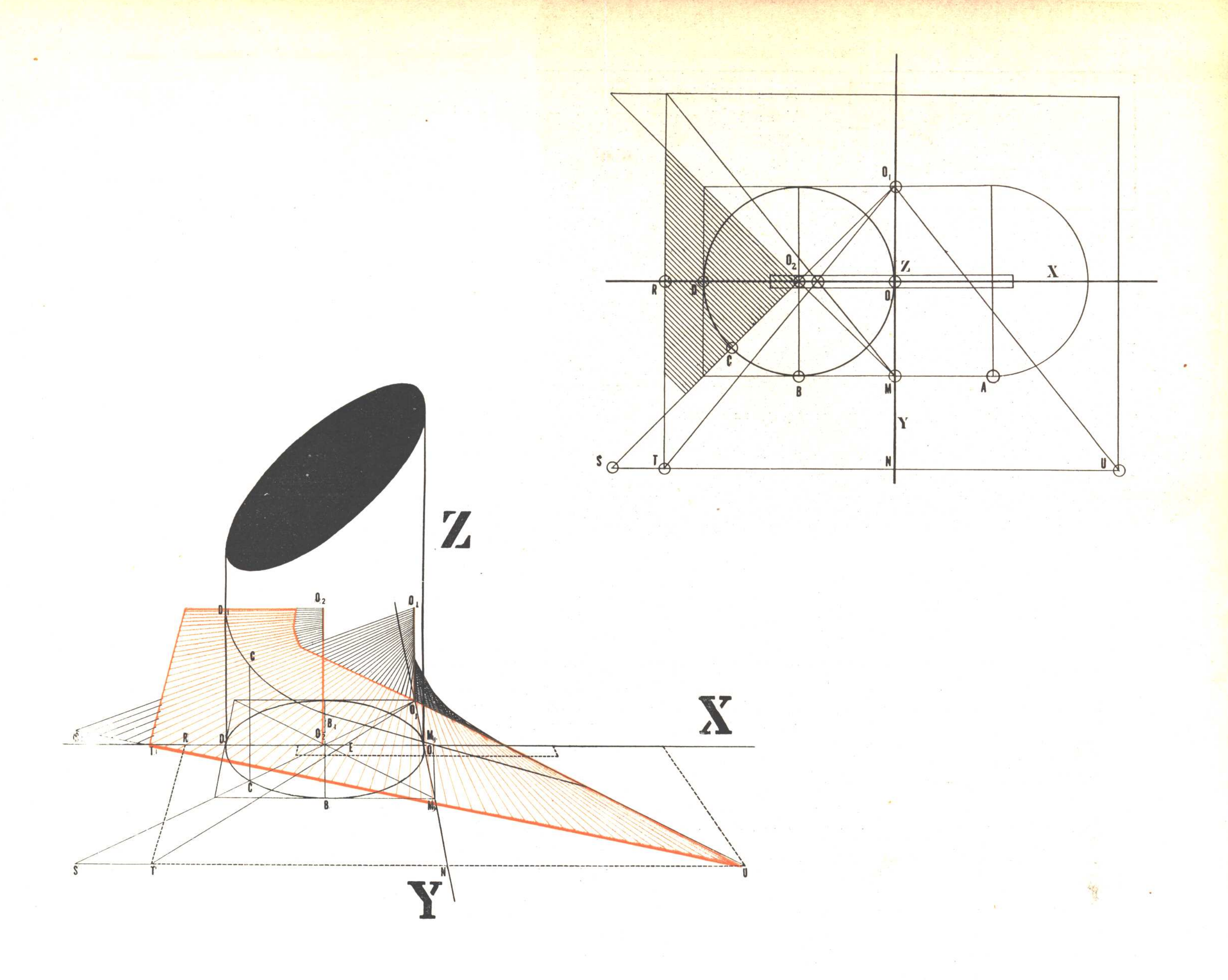
$$\begin{cases} \dfrac{Y}{X} = \alpha \\ Z = \beta \end{cases} \qquad \begin{cases} Y = 37{,}5 \\ Z = -\ 0{,}02\ X + 0{,}6 \end{cases} \quad \text{resulta:}$$

$$P_1 : ZY = -\ 0{,}75\ X + 0{,}6\ Y$$

ecuación del primer **Parabolite Hiperbólico,** referido a un sistema cartesiano ortogonal, con origen en 0_1, ejes XY, en el plano horizontal y eje Z, perpendicular a este plano. P_1 se prolonga hasta que la generatriz coincide con la recta O_1S, dando en su intersección con el plano vertical TS, una hipérbola de ecuación $Z = 0{,}6 + \dfrac{22{,}5}{Y}$, muy rebajada que coincide con la recta de pendiente 2 % a menos de un centímetro de diferencia máxima en sus ordenadas. A partir de la generatriz O_1S, se comienza a generar la segunda superficie, para la que poniendo:

$$\begin{cases} \dfrac{Y}{X} = \alpha \\ Z = \beta \end{cases} \qquad \begin{cases} X = -\ 17{,}5 \\ Z = -\ 0{,}02\ Y + 1.70 \end{cases} \quad \text{se obtiene:}$$

$$P_2 : ZX = 0{,}35\ Y + 1.70\ X$$



ecuación del segundo **Paraboloide Hiperbólico** referido a un sistema con origen O_2, y ejes análogos al anterior. Refiriendo ambas superficies a un sistema único con origen O, y ejes XY en el plano horizontal, y eje Z perpendicular a este plano, se obtienen las nuevas ecuaciones de los paraboloides hiperbólicos

$$\mathbf{P}'_1 : ZY + 12{,}5\,Z + 0{,}75\,X - 0{,}6\,Y - 7.5 = 0 \quad \text{y} \quad \mathbf{P}'_2 : ZX + 12{,}5\,Z - 1.70\,X - 0.35\,Y - 21{,}25 = 0$$

Estas ecuaciones nos permiten calcular para un punto XY cualquiera del plano horizontal, la elevación del punto correspondiente al Spiralway. Además, cortando con planos verticales y superficies adecuadas, es posible obtener las pendientes y otras características en partes prefijadas. Para determinar las pendientes a lo largo del eje de recorrido, se debe cortar con la superficie cilíndrica cuya directriz es la figura formada por las dos semicircunferencias de centros O_1 y O_3 en el plano horizontal, y la tangente común AB. Esta última da en realidad un plano vertical, cuya ecuación Y = 12,5 nos determina en P_1' : $25\,Z + 0{,}75\,X - 15 = 0$ y por lo tanto:

$$\mathbf{Z} = -\,0{,}03\,X + 0{,}6$$

donde se obtiene la pendiente de AB, p = 0,03 = 3 %. En la parte circular del recorrido se tienen dos hélices, que resultan de la intersección del cilindro de eje O_2 con los paraboloides. Tomando como parámetro t, el ángulo descripto por el radio vector de la circunferencia base, a partir de $O_1\,O_2$, se obtienen las ecuaciones paramétricas de las dos hélices:

$$\mathbf{H}_1 \qquad \frac{\pi}{2} \leq t \leq \frac{3\pi}{4} \qquad \left\{ \begin{array}{l} X = 12.5\ (\cos t - 1) \\ Y = 12{,}5\ \operatorname{sen} t \end{array} \right. \quad \text{y como de } P'_1 : Z = \frac{0{,}6\,Y - 0{,}75\,X + 7{,}5}{Y + 12.5}$$

$$\text{reemplazando se obtiene: } Z = \frac{0{,}6\ \operatorname{sen} t - 0{,}75\ \cos t + 1{,}35}{\operatorname{sen} t + 1}$$

$\mathbf{H_2}$ $\frac{3\pi}{4} \leq t \leq \pi$	$X = 12.5 \ (\cos t - 1)$ $Y = 12,5 \ \text{sen} \ t$ reemplazando se obtiene: $Z = \dfrac{0,35 \ \text{sen} \ t + 1,70 \cos t}{\cos t}$	y como de P'_2 : $Z = \dfrac{1.70 X + 0,35 Y + 21,25}{X + 12.5}$

Derivando respecto a t en H_1:

$$X' = - 12,5 \ \text{sen} \ t$$
$$Y' = 12,5 \cos t$$
$$Z' = 0,75 \ \frac{\text{sen} \ t - \cos t + 1}{(\text{sen} \ t + 1) z}$$

y sabiendo que:

$$p_1 = \text{tq} \ \varphi_1 = \frac{\dfrac{Z'}{\sqrt{X'^2 + Y'^2 + Z'^2}}}{\sqrt{1 - \dfrac{Z'^2}{X'^2 + Y'^2 + Z'^2}}} = \frac{Z'}{\sqrt{X'^2 + Y'^2}}$$

En que φ es el ángulo de la tangente a la hélice con el plano horizontal, se obtiene en nuestro caso

$$\dot{\mathbf{p}}_1 = \frac{0,75 \ (\text{sen} \ t - \cos t + 1)}{12.5 \ (\text{sen} \ t + 1)^2}$$

para $t = \frac{\pi}{2}$ nos dá $p_1 = \frac{0,75}{12,5 \times 2} = 0.03 = 3 \%$ que es la pendiente p de la recta AB

para $t = \frac{3\pi}{4}$ nos dá $p_1 = \dfrac{\dfrac{0,75}{12,5} \cdot \dfrac{\sqrt{2}}{2} + \dfrac{\sqrt{2}}{2} + 1}{\left(\dfrac{\sqrt{2}}{2} + 1\right)^2} = 0.0497 = 4.97 \%$

que es la pendiente al llegar a la generatriz de discontinuidad O_1S.
Derivando respecto a t en H_2:

$$X' = - 12.5 \ \text{sen} \ t$$
$$Y' = 12.5 \cos t$$
$$Z' = \frac{0,35}{\cos^2 t}$$

De donde por lo anterior:

$$\mathbf{p_2} = \text{tg} \ \varphi_2 = \frac{0,35}{12,5 \cos^2 t}$$

para $t = \pi$ nos da : $p_2 = \frac{0,35}{12,5} = 0,028 = 2,8 \%$ que es la pendiente de la recta que se obtiene al cortar P'_2 con el plano vertical $X = - 25$

para $t = \frac{3\pi}{4}$ nos da: $p_2 = \dfrac{0,35}{12,5 \left(\dfrac{\sqrt{2}}{2}\right)^2} = 0,056 = 5,6 \%$ que es la pendiente al salir de la generatriz de discontinuidad O_1S

La discontinuidad es: $\Delta p = 0.63 \%$ que es en la realidad, insensible.

La variación de las pendientes es por lo tanto:

A lo largo de la recta AB	p	= constante 3 %
A lo largo de la hélice BC	p_1	= variable creciendo de 3 % a 4.97 %
al pasar por C	Δp	= discontinuidad de 0.63 %
A lo largo de la hélice CD	pr	= variab'e decreciendo de 5.6 % a 2.8 %

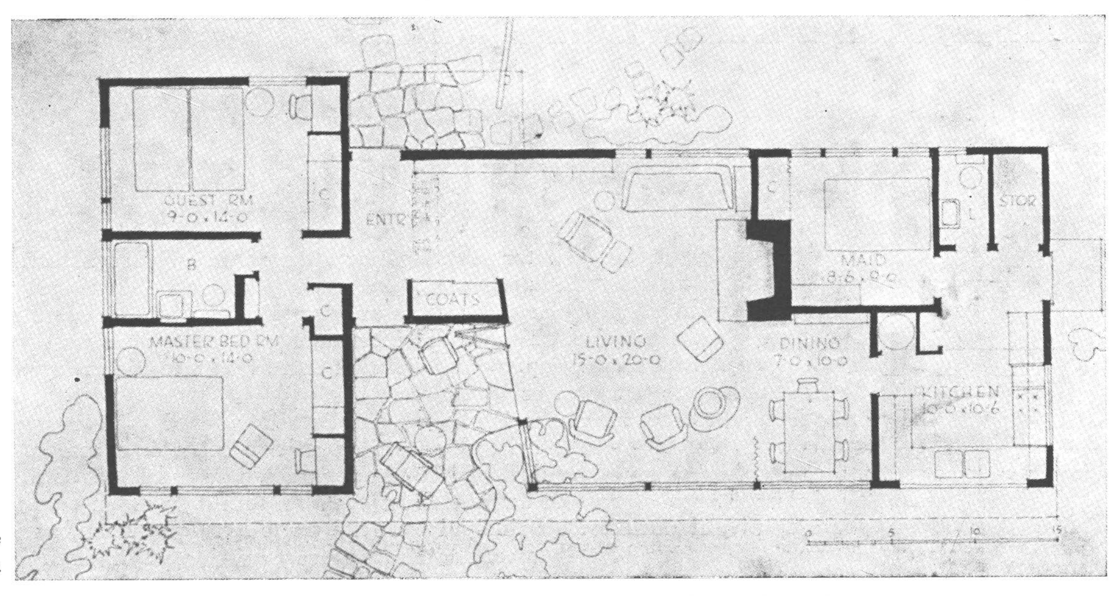
El gráfico A B C D indica esta marcha. En forma similar se estudian las pendientes y comportamiento de los bordes correspondientes al hueco del Núcleo Mecánico, y todas las demás características de la superficie.

D C B A

CASA DE VACACIONES

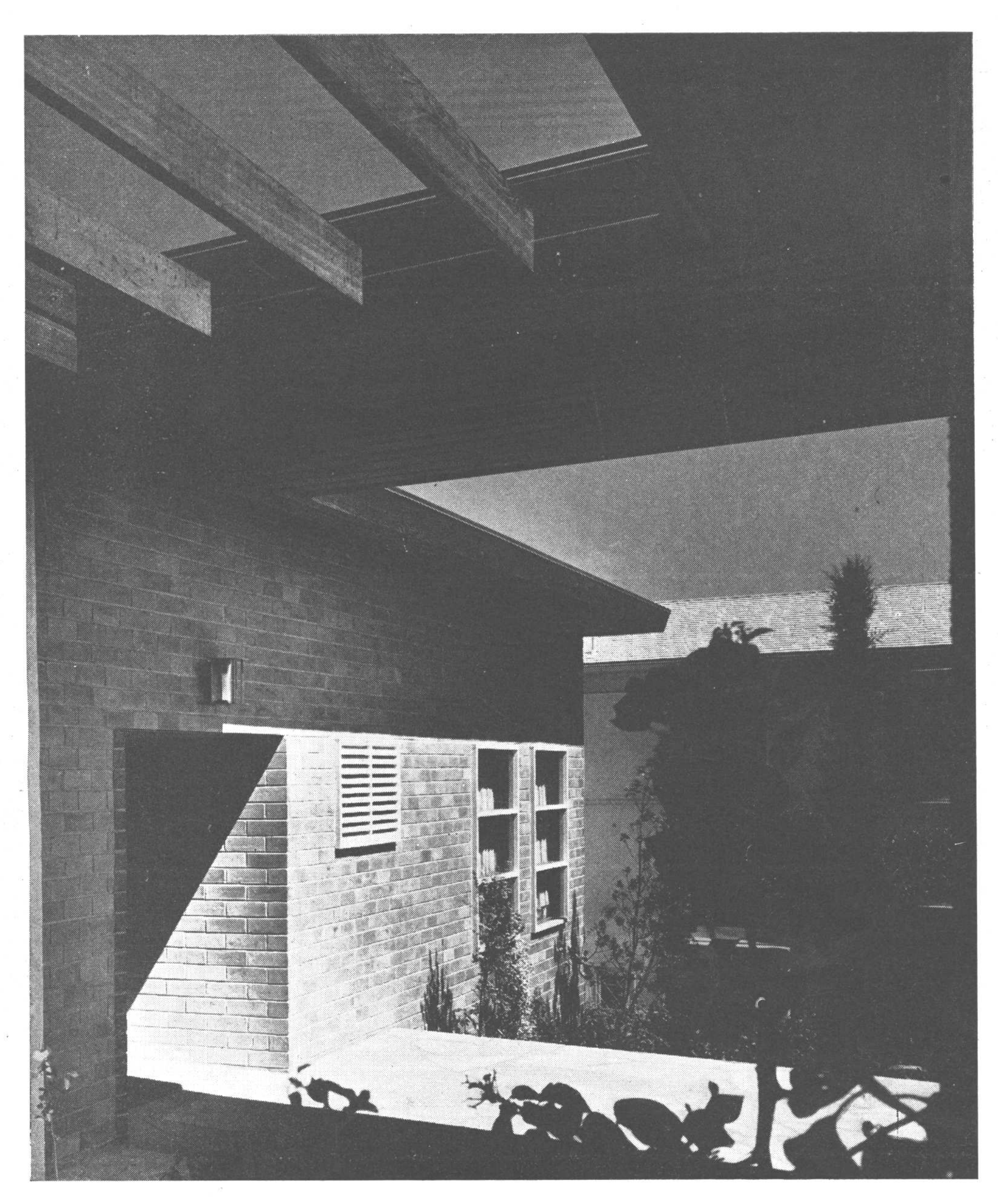
HUGH STUBBINS JR., ARQUITECTO

Aún cuando esta casa ha sido proyectada para vacaciones de fin de semana, a ser construída en un lugar boscoso, sus comodidades y distribución la hacen igualmente apta para ser habitada durante todo el año. El pórtico, a la vez que sirve para abrir las vistas que se disfrutan desde el living room, proporcionan un lugar abrigado para disfrutar de la vida al aire libre. El exterior está terminado con revestimiento de madera de cedro teñido de gris, y techo también de madera. Interiormente las paredes van revocadas; la chimenea es de ladrillos.

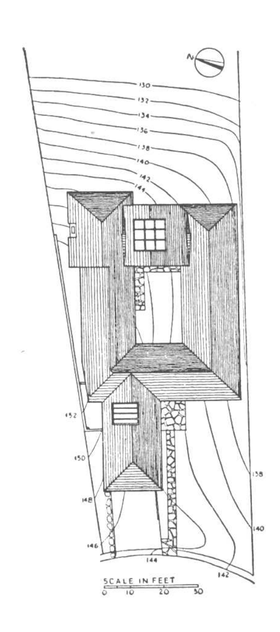


Cortesía de Architectural Record.

CASA EN CALIFORNIA



La vereda que conduce al garage está cubierta. Un entramado admite la luz para el cuarto de servicio.



Fotos de Julius Schulman

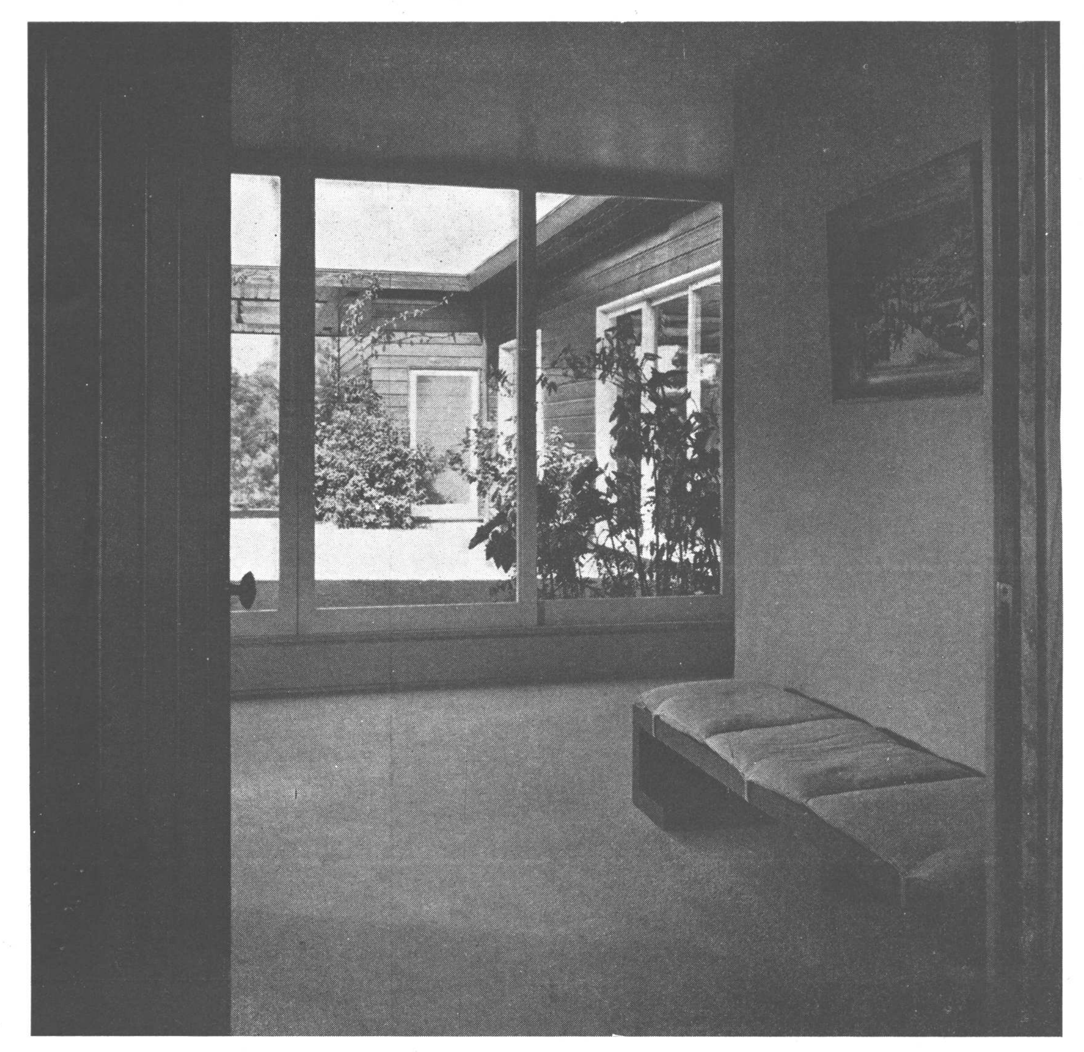
Tradicionalmente californiana en su planta, esta casa situada en la ladera de una colina llama la atención por características que son a la vez nuevas y buenas. Al entrar al terreno desde la calle, se tiene la impresión de estar rodeado por altos edificios. Pero al abrir la puerta de entrada se presenta a la vista toda la superficie del patio y la zona abierta que lo continúa y entonces, lejos de dar la sensación de que la casa es encerrada, se presenta como un espacio abierto generosamente, sin divisiones claras entre los interiores y los exteriores.

El plano es casi simétrico. La separación definida entre las partes de vivir y el servicio ha sido muy bien resuelta con sus accesos separados.

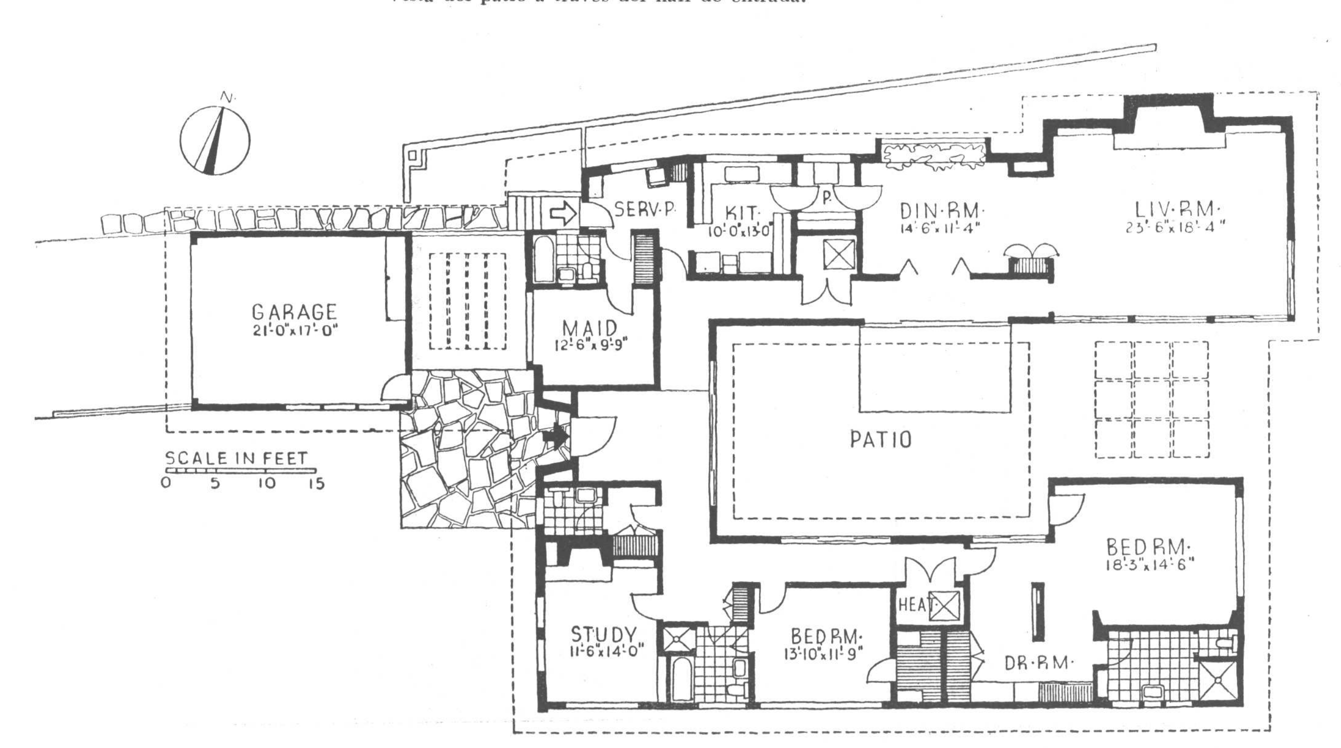
El proyectista, en estrecha cooperación con el propietario, planeó todo el proyecto interior en cuanto a colores, muebles y accesorios. En un plan abierto como éste, esta contribución del arquitecto es absolutamente esencial, desde que la separación de ambientes contiguos se realiza frecuente y únicamente por medio de un mueble bajo, de un sofá o de algún otro recurso semejante. Así, por ejemplo, el dormitorio principal contiene un toilette que, cuando sus dos puertas con espejos interiores están abiertas, esconden los roperos y convierte a la pared del cuarto de vestir en una superficie continuada de espejos. El bar fijo que está entre el living room y el comedor es otro dispositivo de esta naturaleza, usado para definir el plan.

CASA E INTERIORES PROYECTADOS POR PAUL LASZLO, BEVERLY HILLS, CALIFORNIA

Foto de Maynard Parker



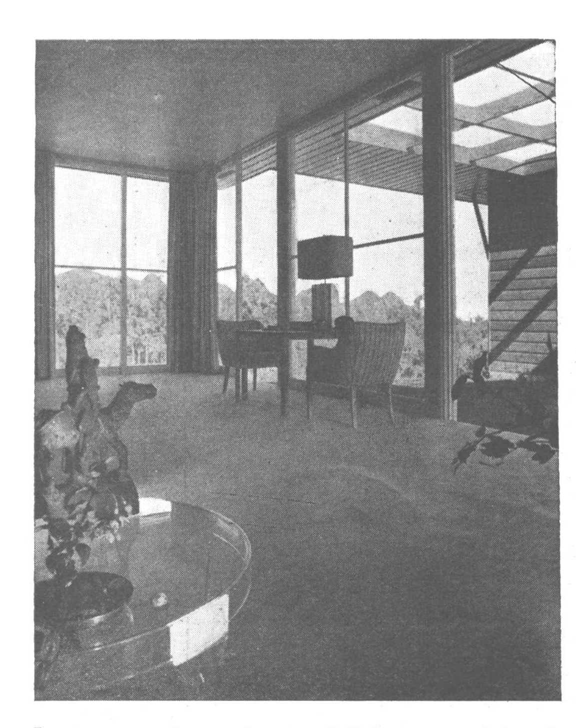
Vista del patio a través del hall de entrada.



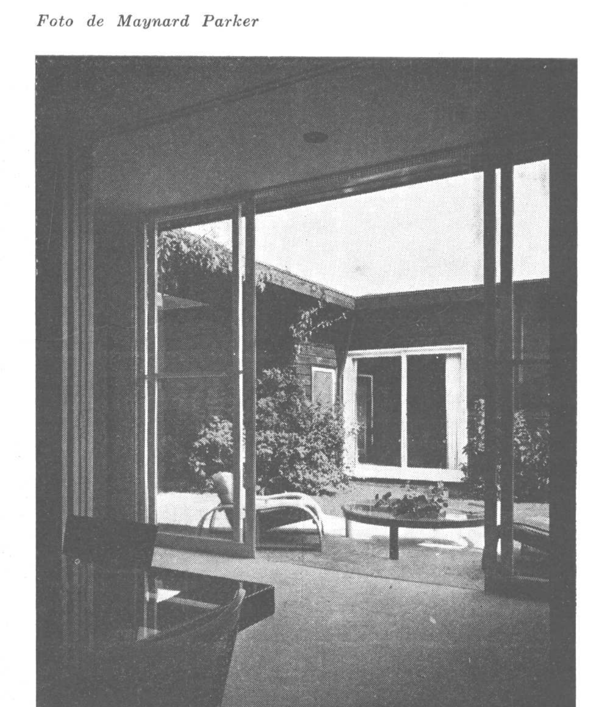
El living room y, al fondo, el patio. Nótese el bar embutido entre living y comedor.

Foto de Maynard Parker

Foto de Maynard Parker



Las ventanas de esquina en el living room abren el ambiente hacia las vistas que rodean la casa.



Los interiores y el exterior no tienen una separación acentuada.

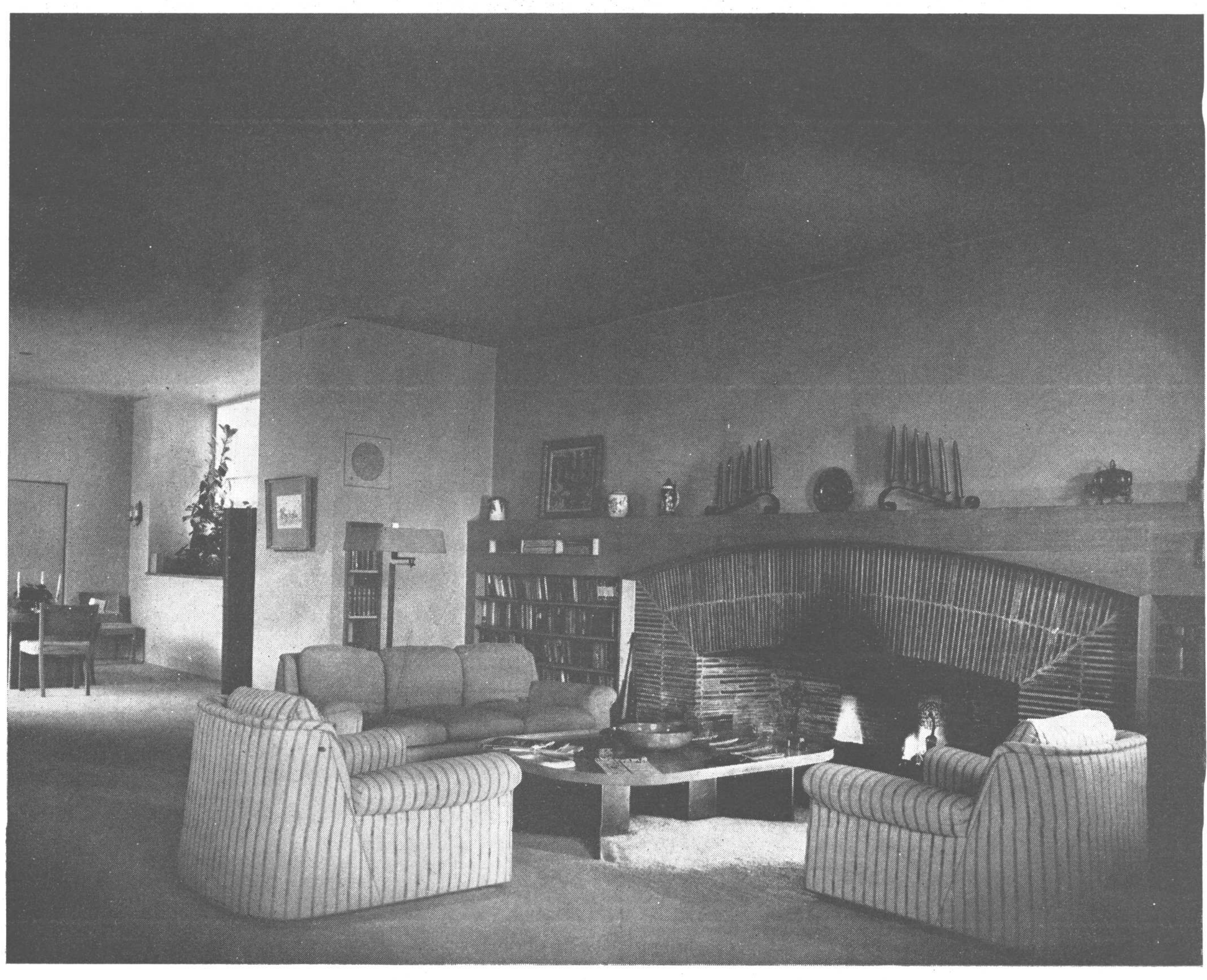


Foto de Maynard Parker

Foto de Julius Schulman

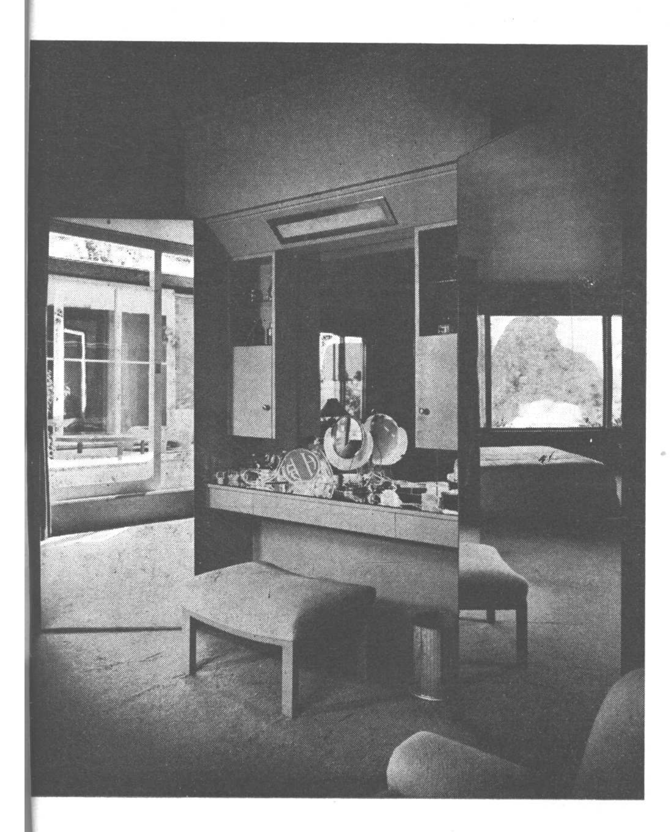
Dos vistas del living room. Los muros y alfombras son de color gris pálido, mientras los cortinados son de un color amarillo limón suave. La estufa es de ladrillos partidos. El terminado superior es de roble y se prolonga a los costados en estanterías que contienen también una radio; este aparato puede ser escuchado en todas las habitaciones mediante alto parlantes colocadas en las mismas. La amplia mesa de café que está frente a la chimenea tiene tapa de formica. Los grandes sillones tienen tapizados de género verde tejido a mano y el gran sofá está tejido en un género semejante de color coral.



Otra vista del rincón chimenea del living room. *Foto de Maynard Parker*



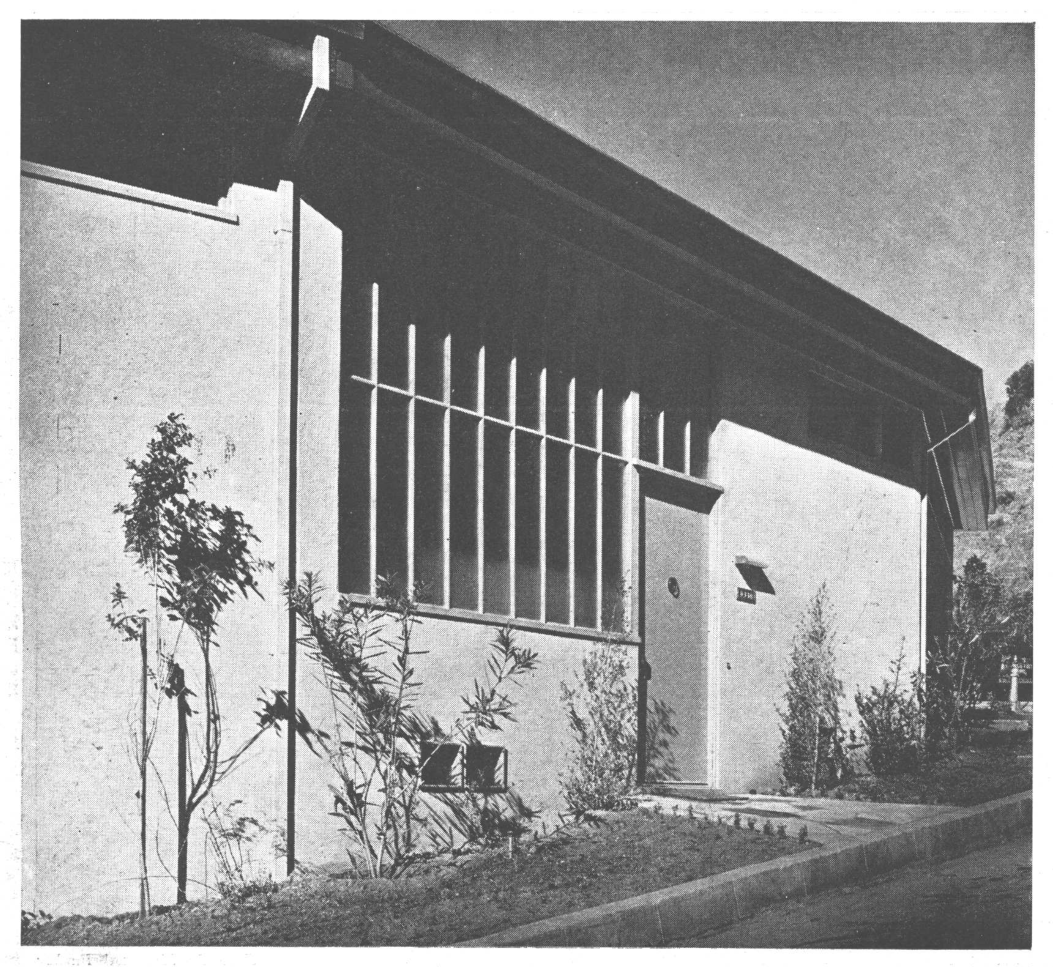
El comedor es parte y una extensión del living room. *Foto de Maynard Parker*



El toilette ubicado entre el cuarto de vestir y el dormitorio principal. La alfombra de este dormitorio es de color gris pálido. La cubrecama es azul pálido y gris, en seda.



CASA EN LA LADERA DE UNA COLINA

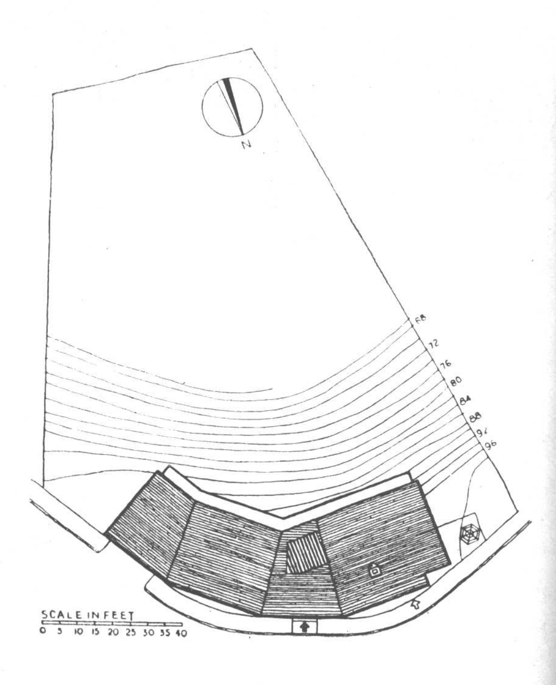


La entrada de la casa; en la foto se aprecian los vidrios oscuros del ventanal.

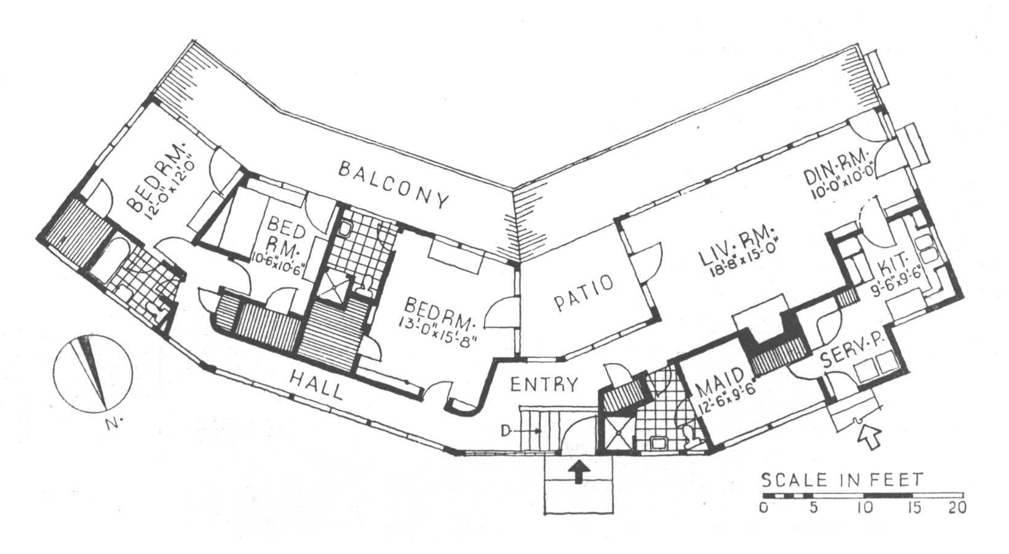
La fotografía de la casa mostrando la ubicación de la misma, indica claramente cual fué el mayor problema del arquitecto: conservar la casa fresca. La planta y las otras ilustraciones dan la contestación a este problema. Sobre el lado sud se ha construído un ancho voladizo, completado por un toldo frente al living room. El pequeño patio central es un dispositivo tendiente a dar ventilacioón adicional para la entrada y las habitaciones que lo rodean. Y finalmente la casa misma tiene planta en curva para disfrutar mejor de las brisas frescas que vienen del océano.

Hay otras características que evocan el lugar sub-tropical, aparte de las provisiones para ventilación. El muro donde se encuentra la entrada, de líneas simples, lleva solamente algunas ventanas altas y otras de vidrios oscuros.

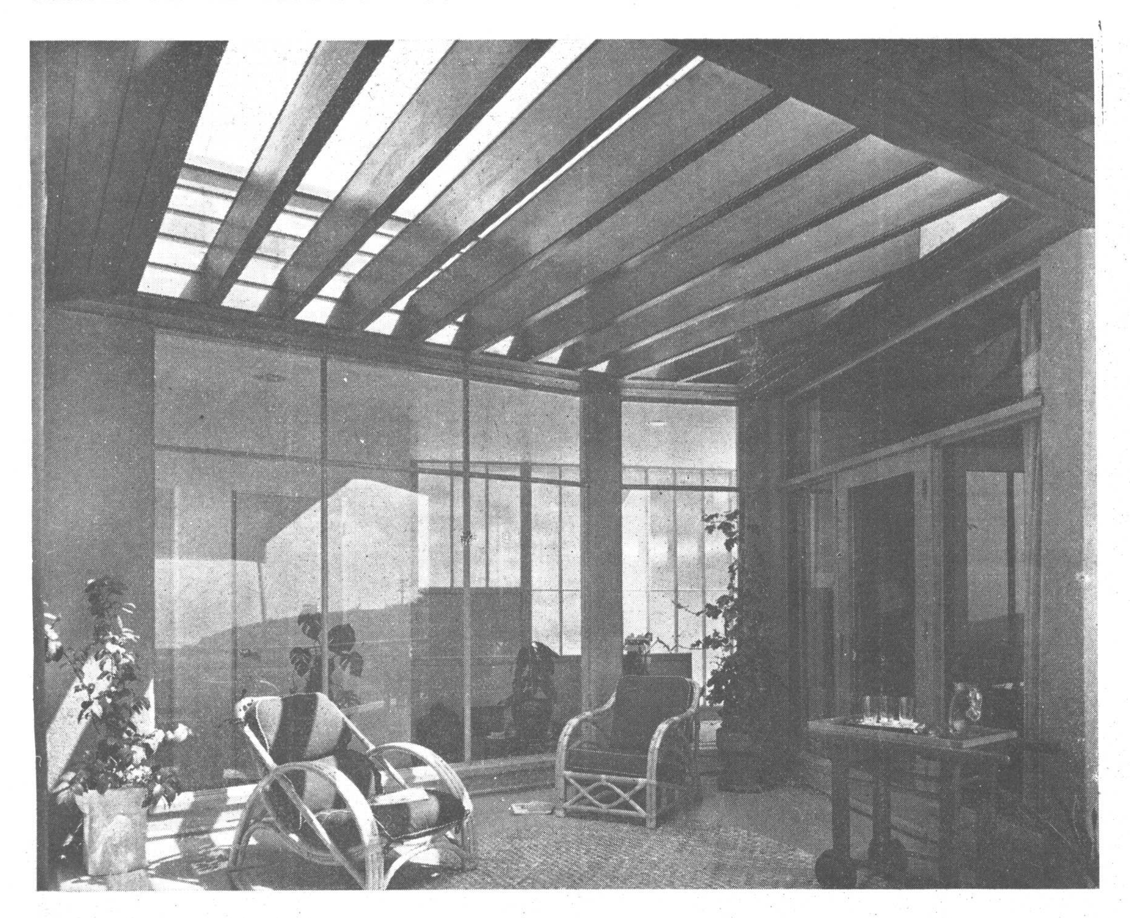
Una parte especialmente bien lograda es el arreglo del jardín, que mantiene el carácter del conjunto de una manera simple y natural. Si se hubieran arreglado las plantas floríferas en canteros bien trazados, hubieran contrastado ingratamente con el fondo árido del paisaje circundante.



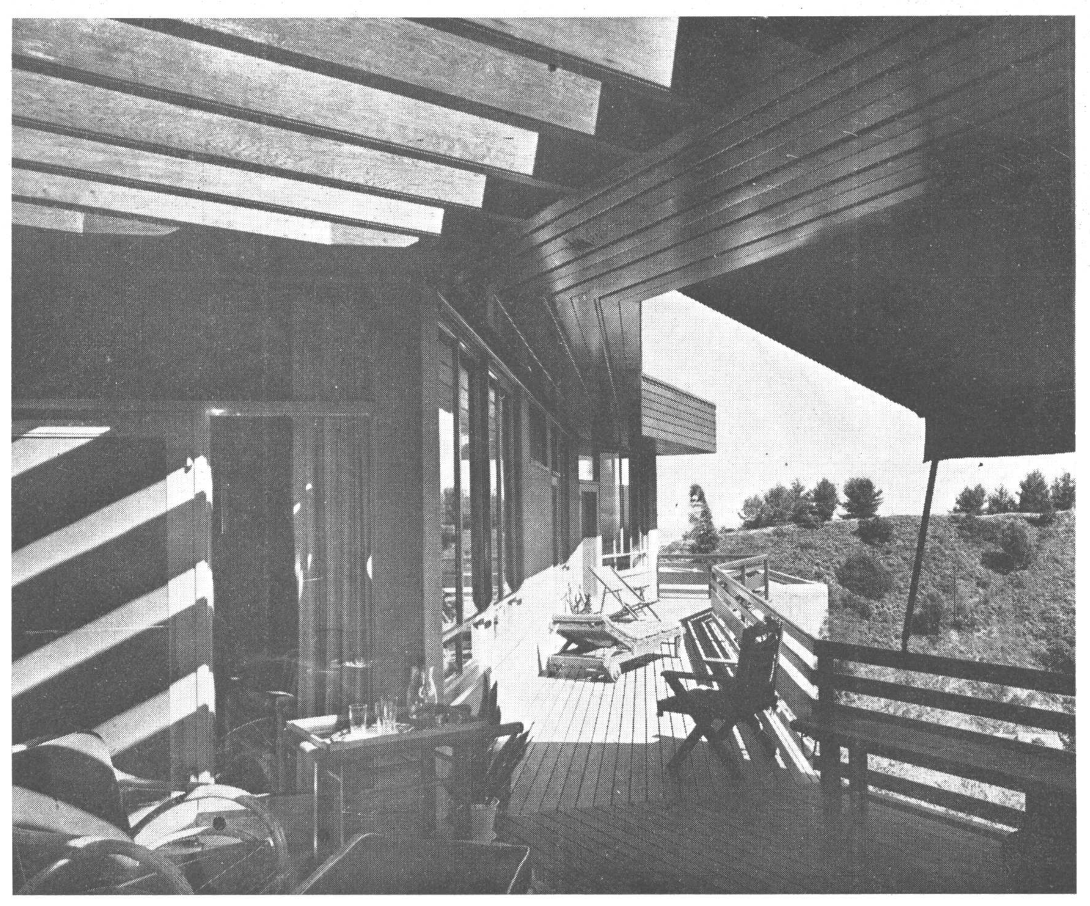
Una cintura de colinas áridas que reflejan el calor solar sobre la casa planteó al arquitecto el más difícil de sus problemas.



Fotos de Julius Schulman



El patio es accesible desde tres partes principales de la casa.



Desde la terraza abierta se tiene una vista magnífica de la ciudad.



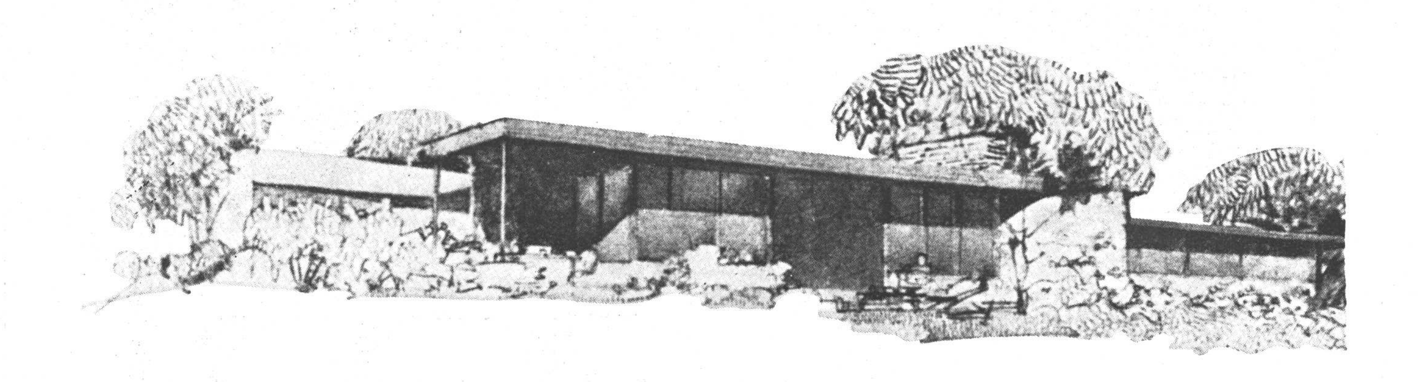
El patio que amplía la terraza al costado del living room.

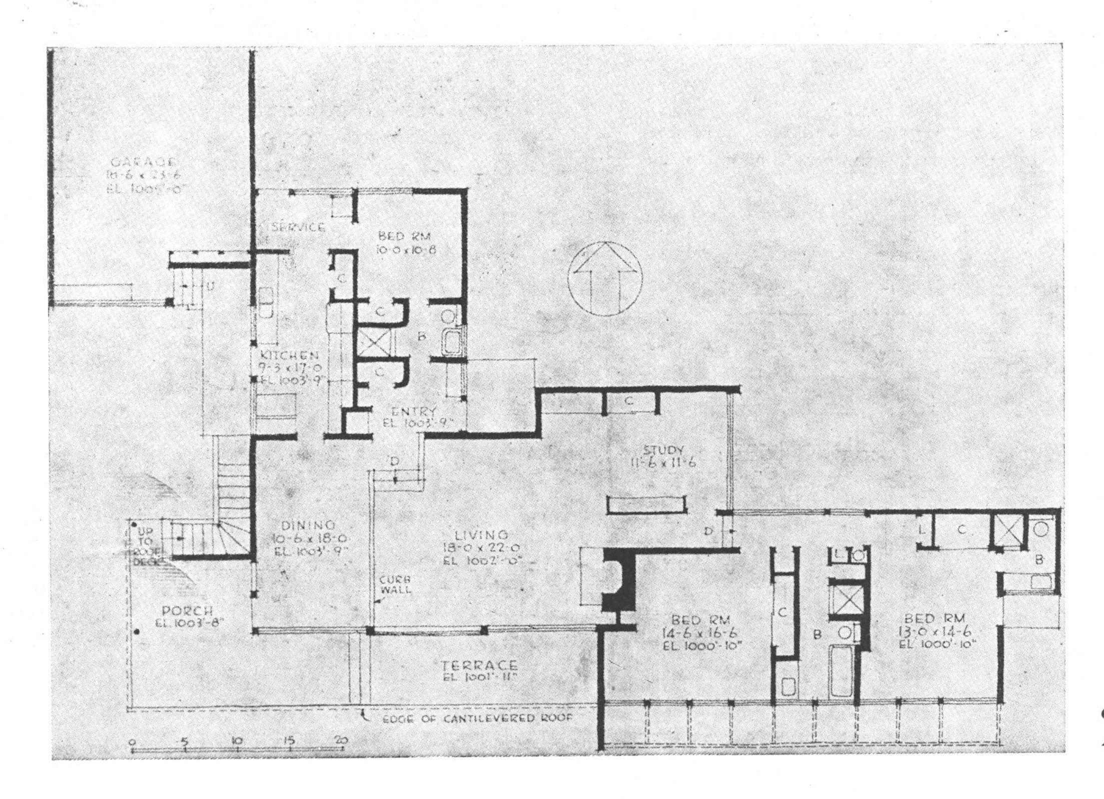
LA CASA QUE CRECE

PARA SER CONSTRUIDA EN CUATRO ETAPAS

RICHARD J. NEUTRA, ARQ.

Con las condiciones actualmente existentes en la construcción, este tipo de proyectos será cada vez más frecuente. La casa ha sido proyectada de manera de poder ser construída en varias etapas, comenzando por un simple techo para albergarse, que poco a poco se va completando en una casa. En el primer paso se edifica la parte de servicio, el dormitorio de atrás, el baño y lo que en el plano figura como comedor que sirve de living room; en la segunda etapa se construye el living y el estudio (antes ha podido construirse el piso del mismo para servir como terraza). Después se levanta el dormitorio adyacente al estudio y finalmente en la cuarta etapa, el último dormitorio y el baño. En cuanto al garage podrá ser construído en cualquier momento que las circunstancias lo aconsejen.





Cortesía de Architectural Record.

LIBROS NUEVOS

ELEMENTOS DE TEORIA...

(viene de la pág. 176)

va tejiéndose el raciocinio y la voluntad de pensar, el deseo de analizar; va dándose sólida base, en una palabra, al futuro arquitecto, que después desarrollará sobre ella su personlidad, con lo que tenga de propio en imaginación y en talento.
Cierran el volumen algunas conferencias y escritos del autor que son como el corolario filosófico de la obra.
Moyano Navarro ha estudiado en los Estados Unidos y revalidado su carrera en la Argentina. Ha tenido así oportunidad de sumar a ss cualidades de latino: imaginación y claridad de pensamiento, la disciplina y la eficiencia en la formación profesional que son comunes en las magníficas universidades de los Estados Unidos. Y no podemos menos que decir de su libro, que en sus páginas, no sólo se revela el profesor que conoce su materia, sino el humanista que tiene conciencia de que no sólo debe instruir, sino también educar.

NOTICIAS

PRIMER CONGRESO...

José F. L. Castiglione, doctor Lorenzo Fazio Rojas, ingeniero Carlos Michaud, ingeniero Luis Ahumada, doctor Eudoro Castro, Pedro Ricci, doctor Miguel Figueroa Román, ingeniero Carlos Ariotti, doctor Rodolfo Arnedo, Pedro N. Almonacid, ingeniero Angel Lapieza Cabral, Darío Patrici, doctor Gaspar Taboada, doctor Antonio Castiglioni, Amalio Olmos Castro, ingeniero Marcelo Garlot, ingeniero José D. Palumbo.

Ella invita a concurrir al Congreso y enviar trabajos, pudiendo remitirse las adhesiones a San Martín 244, Buenos Aires, o a la Biblioteca Sarmiento, en Santiago del Estero.
Por nuestra parte, no creemos que este Congreso pueda dar como resultado la formulación de planes concretos sobre el tema que origina la reunión; pero sí creemos que puede enunciar algunos grandes conceptos generales que guíen la labor futura y también determinar una beneficiosa agitación en la opinión pública, que debe llevar, tarde o temprano, a la etapa de las realizaciones prácticas.
Es en tal entendimiento que daremos al Congreso toda la atención que merece y tendremos al corriente a nuestros lectores sobre sus deliberaciones y conclusiones principales.

EL MONUMENTO...

(viene de la pág. 198)

colina larga y baja, perfecta en cuanto a orientación y tamaño y que por designio de la naturaleza tiene la forma de una gran cruz. La colina es el punto más elevado en muchos kilómetros alrededor y desde ella se domina el mar y la llanura costera, y se ve Ciudad Trujillo con un lejano horizonte de montañas de formas fantásticas, que perfilan su silueta claramente cuando el sol se pone tras ellas.
Hasta el año 1877, los dominicanos tenían la firme creencia que los restos llevados a Cuba por los españoles en 1795 eran los de Cristóbal Colón y de su hijo Diego. Estos restos habían sido traídos de España en 1536 y depositados en dos bóvedas en el presbiterio de la Catedral de Santo Domingo. Cuando los españoles se retiraron de la isla abrieron una de las bóvedas y llevaron con ellos los restos que allí se guardaban, aunque los documentos muestran que no se encontraron inscripciones que indicaran que allí descansaban los despojos del gran descubridor. Cuando el 10 de setiembre de 1887, y mientras se realizaban algunas reparaciones en la

(continúa en la pág. 205)

GUIA PROFESIONAL

AMIANTO	CONSTRUCTORES	HORMIGON ARMADO	MAQUETTES
amianto AISLACIONES DE VAPOR EN GENERAL MARCA REGISTRADA **Termotécnica Argentina** **(José Tomassini)** **RIVADAVIA 755 U. T. 34-1734**	**Luis V. Migone** ING. CIVIL **EMPRESA CONSTRUCTORA** Arenales 2428 U. T. 44 - 9119	**A. y J. MAJERSKY** CONSTRUCCIONES DE **HORMIGON ARMADO** **NAZARRE 4511** U. T. 50 - 2503	**MAQUETTES** **CUALQUIER CATEGORIA** **HANS E. JORGENSEN** Victoria 676 - U. T. 34-5207
CALEFACCION	EMPRESA DE CONSTRUCCIONES **"OETTEL"** CORRIENTES 4634 U. T. 79, Gómez 6153	HIERRO FORJADO COBRES A MANO Y BRONCERIA ARTISTICA	MARMOLERIA
D. Fortunato & Cía. INSTALACIONES DE **CALEFACCION** en todos los Sistemas y Anexos Instalaciones de quemar petróleo **QUESADA 2670 — U. T. 70-5024** BUENOS AIRES	**Ing. E. y E. Maurette** **EMPRESA CONSTRUCTORA** C. Pellegrini 1263 - U. T. 44-1001	**BELLANI y CIA.** CREACIONES FABRICANTES-IMPORTADORES **HIERROS ARTISTICOS** ARAÑAS-FAROLES-CANDELABROS LAMPARAS-CONSOLAS-CHIMENEAS REJAS-HERRAJES-APLIQUES BRONCES, COBRE BAT. CERAMICAS **DIAZ VELEZ 3473 - U.T. 62-2879**	**MARMOLES** **Erminio Celsi & Cía.** **R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez** U. T. 60, Caballito 1840 Buenos Aires
CALEFONES	**Arq. Juan F. Lazzatti** EMPRESA CONSTRUCTORA CARPINTERIA MECANICA **Famatina 3399 U. T. 61-0763** **Adrogué, F. C. S. U. T. 107**	**S. GIROLA** **FUNDICION** BRONCERIAS ESCULTURAS ARTISTICAS ★ **Rodr. PEÑA 280 - Bs. As. - U.T. 37-0434**	MOSAICOS
HURI **Supercalefones y Cocinas a Gas** Seguros - Sólidos - Económicos Exposición y Ventas: SARMIENTO 2745 **U. T. 47, Cuyo 4353**	MOBLAJES Y DECORACIONES	**RODOLFO RAPETTI** **Ex Empleado de la Casa Thenée** Hierros forjados - Cobres a mano - Cerámicas de Estilo - Arañas - Faroles - Lámparas - Herrajes para bargueños y chimeneas **TALLER EN LA CASA** **CARLOS PELLEGRINI 748** **U.T. 41-4612 - Bs. Aires**	MOSAICOS REVESTIMIENTOS Y ESCALERA **V. MOLTRASIO e HIJOS** S. R. L. - Cap. $ 200.000 **Exp. y venta: FED. LACROZE 3335** **U. T. 54, Darwin 1868 Buenos Aires**
CARPINTERIA Y HERRERIA	**Angel di Baja** Decoraciones de interiores Tapicería **Bustamante 884** **U. T. 79, Gómez 4295**	LADRILLOS	VITRAUX
CARPINTERIA MECANICA DE **César Stringa e Hijos** CAMARONES 2840 - 44 U. T. 59, Paternal 3258	**CASA RIZZA** **CARPINTERIA** **MOBILIARIOS** **DECORACIONES** **INSTALACIONES** 47, Cuyo 4960 CASTELLI 135	SUCESION DE **FRANCISCO CTIBOR** FABRICA DE LADRILLOS **Ringuelet F.C.S. - U. T. 890, La Plata** Escritorio: Avda. de Mayo 878 U. T. 34, Defensa 8580 LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados por la Dir. de las O. S. de la Nación HUECOS PATENTADOS para entrepisos azoteas, chimeneas, bebederos, etc.	**CASANOVA Hnos.** **Vitraux D'Art** En todos los estilos **Av. FOREST 731-33** **U. T. 54, Darwin 8050**

EL MONUMENTO...

(viene de la pág. 202)

Catedral de Santo Domingo, el destino permitió revelar que los verdaderos restos de Colón estaban todavía ahí, siendo los de su hijo Diego los que se habían llevado a La Habana. Los huesos fueron encontrados en una bóveda que estaba al lado de la que los españoles habían vaciado y estaban contenidos en un cofrecillo claramente marcado con el nombre de Colón; también estaba su nombre en una placa de plata que estaba dentro del cofre.

La historia del monumento

El profundo sentimiento sobre la necesidad de rendir un digno tributo para simbolizar las hazanas de Colón, queda bien a la vista en la larga historia de este proyecto. Han pasado casi cien años desde que se hicieron los primeras sugestiones, pero es recién ahora que el gobierno dominicano puede anunciar, con orgullo, que los trabajos en el lugar han comenzado.

En 1852, Antonio del Monte y Tejada, historiador dominicano, sugirió que se construyera un faro en un sitio a dos o tres kilómetros del que ahora se ha elegido. En 1880, un decreto del gobierno nombra una Comisión destinada a pedir ayuda internacional y en 1887 fué colocada una estatua del descubridor en la Plaza Colón de Ciudad Trujillo. En octubre 12 de 1892, cuarto centenario del descubrimiento del Nuevo Mundo, se hizo otro esfuerzo que resultó en la construcción de una tumba que guarda los restos de Colón en la Catedral. La comisión encargada, sin embargo, expresó entonces el anhelo de que algún día había de construirse el faro que fuera tributo duradero que se le debía al Gran Navegante.

La Quinta Conferencia Internacional de los Estados Americanos, reunida en Santiago de Chile en 1923, adoptó una resolución recomendando la erección de un faro monumental en la costa de la República Dominicana, con la ayuda de los gobiernos y pueblos de las Américas y otros que así lo desearan.

Durante 1926 y 1927 el Comité Directivo de la Unión Panamericana dió comienzo de cumplimiento a la resolución de la Quinta Conferencia Internacional y autorizó la realización de un concurso internacional para elegir el proyecto.

En la Sexta Conferencia Internacional de los Estados Americanos realizada en la Habana en 1928, los pasos dados fueron revisados y el total de las repúblicas americanas significaron su deseo de adherise al proyecto. El mismo recibió atención mundial en 1931 cuando la Liga de las Naciones en su 12ª sesión dió aprobación a la idea.

Más tarde, en 1936, en la Conferencia Inter Americana de Consolidación de la Paz reunida en Buenos Aires, se aprobó una resolución por la cual los gobiernos de las Repúblicas de América tomarían parte, sin demora, en la erección del faro a la memoria de Colón, que sería también un símbolo de la fraternidad y unión de las Américas.

El año pasado, el gobierno dominicano pasó una comunicación a la Comisión especial de la Unión Panamericana, expresando su deseo de comenzar los trabajos de la construcción. Como resultado, se pasó una comunicación al Consejo Ejecutivo de la Unión Panamericana en que se expresaban las gracias al gobierno dominicano por su generoso propósito de empezar la construcción y se aseguraba al Gobierno que podía contar con todo el apoyo moral y la cooperación de la Unión Panamericana.

Un paso más importante se dió el sábado 9 de febrero de 1946, cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas, dió su aprobación unánime a la idea.

La elección del proyecto

El Concurso Internacional de Arquitectura que se realizó como consecuencia de la Sexta Conferencia Internacional resultó probablemente el más grande que se haya realizado jamás. En la primera etapa fueron sometidos 455 proyectos por arquitectos de 48 países diferentes. El jurado se reunió en Madrid en 1929 y se eligieron 10 proyectos, pidiéndose a sus autores que concurrieran a una nueva competencia para elegir, en definitiva, el mejor proyecto.

En ambas instancias el jurado estaba compuesto por arquitectos elegidos por el voto de los competidores, habiendo uno representativo de Latino

América, otro de Europa y un tercero de Norteamérica.

El resultado definitivo fué dado en Río de Janeiro en octubre de 1931, y se concedió el primer premio a J. L. Gleave, arquitecto de Edinburgo, Gran Bretaña, que quedó designado como arquitecto del monumento.

El proyecto premiado

El problema que se planteaba fué definido de la siguiente manera: "Buscar, mediante un símbolo de expresar las cualidades básicas que hacen del descubrimiento de América por Colón, uno de los grandes acontecimientos de la historia del mundo. La influencia que el descubrimiento ha tenido en el desarrollo de la civilización es tan vasta, su significación es tan tremenda, que el monumento que lo conmemore debe ser capaz de apoderarse de la imaginación y atraer en todo tiempo y a todo el mundo. Su mensaje debe llegar al espíritu. Debe tipificar esa cualidad que es parte de todo gran acontecimiento humano. Debe ser típico de la fuerza, visión y coraje del hombre, el instrumento a través del cual fué cumplido. Su concepción, forma y masa, sólo pueden ser la fuerza, la estabilidad y la duración, y no debe hablar sólo en el lenguaje de nuestro tiempo y de nuestra raza, sino que debe mantener su significado a través de los siglos y atraer las miradas de todo el Universo". La ubicación geográfica del monumento es tal, que está destinada a ser la encrucijada de los caminos del mundo.

El Faro incluirá una capilla con una tumba que contendrá los restos de Colón, que descansarán así en el lugar en que él deseaba. La forma general de la estructura será baja para defenderse de los huracanes y terremotos. La liviandad de las estructuras modernas no tiene cabida en una construcción que, por su verdadera naturaleza, debe ser duradera.

El valor de Colón no estriba en lo que fué sino en lo que hizo, y en lo que sus descubrimientos y colonización significaron para el mundo. Este memorial no es solamente un monumento para glorificar a Colón. Como una de las grandes acciones de las edades, es un monumento para glorificar un ideal: su ideal y el nuestro y el innato impulso hacia un fin desconocido. El impulso que nosotros llamamos progreso, y el fin desconocido que en el mundo cristiano es llamado Dios y está simbolizado por la cruz.

Alrededor de la capilla que guardará los restos de Colón se instalarán un museo y una biblioteca. La arquitectura del monumento no tiene arquitectura determinada, pero de guardar alguna relación con los monumentos arquitectónicos conocidos, la tiene con los templos mayas de la era precolombiana.

En la superficie de las grandes superficies sin ventanas, se esculpirán en todos los idiomas los nombres de las mujeres y hombres que han contribuído al progreso del Nuevo Mundo.

El arquitecto

Digamos, para terminar, que el arquitecto Gleave, es un hombre joven, ya que, nacido en Manchester en 1907, sólo tenía 24 años cuando ganó el premio y recién empezaba a ejercer su profesión. En 1932 se trasladó a Edimburgo donde se casó y llegó a ser Director del Colegio de Arquitectura de esa ciudad. Durante tres años consecutivos, bajo la dirección de Gleave, los alumnos de la misma han ganado el Premio Roma, la mayor distinción arquitectónica del Imperio Británico.

En 1945 visitó la República Dominicana y desde entonces ha estado haciendo los planos para el monumento. En la actualidad es Presidente de la Sociedad de Artistas de Escocia.



CUANDO ESE
SUEÑO SE REALICE
LOS CAÑOS SERAN
SILBERT o
SILBERTMOP
FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO
E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS
MAURICIO SILBERT S.A.
37 AÑOS DE LABOR INDUSTRIAL, PRESTIGIAN SUS PRODUCTOS

Imp. ALFONSO RUIZ - Méjico 667 - Bs. As.